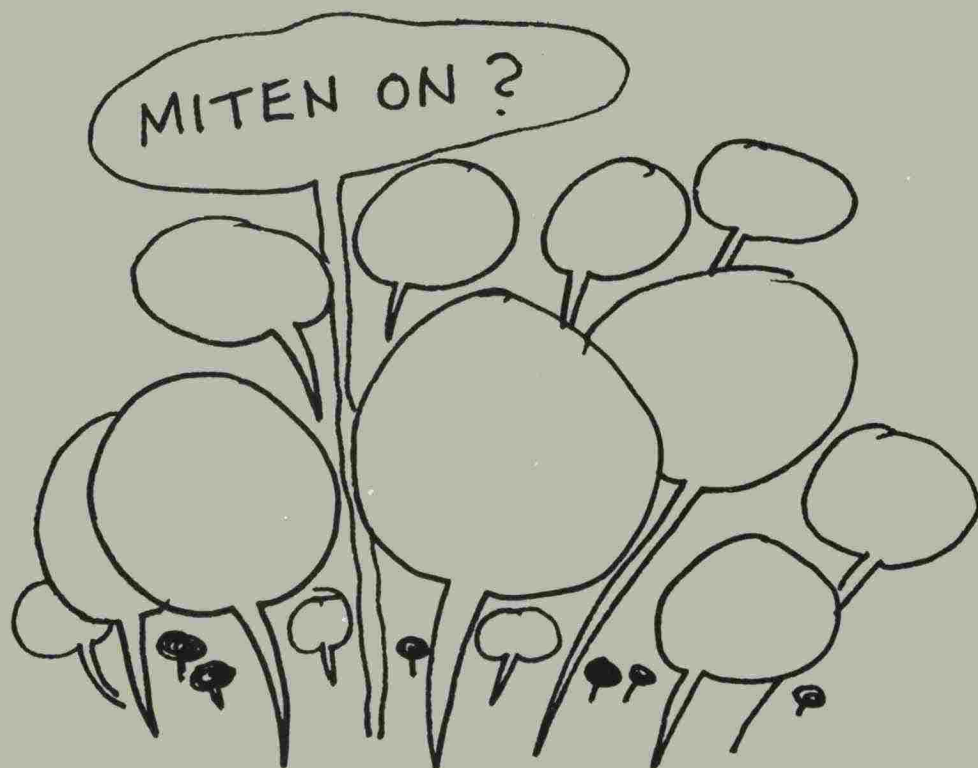


Kuusamon keskustan liikennejärjestelyt ja ympäristö

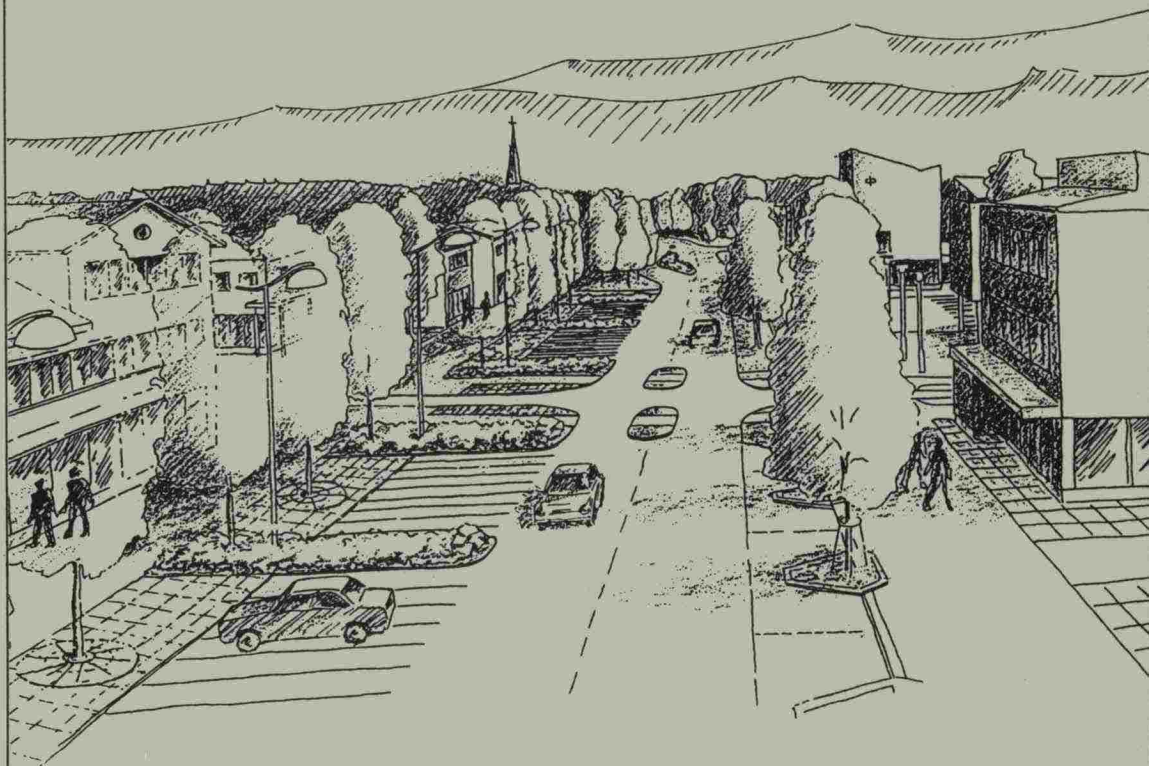
Yleissuunnittelun osallistumismenettely



Tielaitoksen
selvityksiä
85/1993

Helsinki 1993

Keskushallinto



Tielaitoksen selvityksiä
85/1993

Kuusamon keskustan liikenne- järjestelyt ja ympäristö

Yleissuunnittelun osallistumismenettely

Tielaitos
Keskushallinto

Helsinki 1993

ISSN 0788-3722
ISBN 951-47-8767-6
TIEL 3200209
Painatuskeskus Oy
Helsinki 1993

Julkaisun kustannus ja myynti:
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,
painotuotepalvelut
Telefax (90) 1487 2652

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

Tiivistelmä

Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleissuunnitelma on ensimmäisiä taajamasuunnitteluhankkeita, jossa pyrittiin laajaan suunnittelusta tiedottamiseen ja kansalaisten aktivoimiseen mielipiteidensä ilmaisemiseksi. Aikaisempaan tielaitoksen suunnittelukäytäntöön verrattuna tämä suunnittelu-projekti edusti varsin avointa ja kansalaisia kuuntelevaa linjaa. Aukkaiden vaikutusmahdollisuudet lisääntyivät, mutta täydellinen vuorovaikutus jäi kuitenkin saavuttamatta.

Nykytilanteen ongelma-analyysivaiheessa saatiin laajalle jaetulla mielipidekyselyllä selville eri ryhmien (asukkaat, liikkeenharjoittajat, koululaiset, luottamusmiehet) asettamat painotukset. Tavoitteet asetettiin seminaarissa, jossa eri ryhmät vaikuttivat tasapuolisesti lopputulokseen. Osallistumismenettely vaikutti ratkaisujen ideoinnissa siihen, että jatkotyöskentelyn pohjaksi valittiin vaihtoehto, joka ei kovin voimakkaasti muuta nykyisiä liikenneoloja. Koska suunnitelmaehdotus sisälsi ratkaisuja lukuisiin yksityiskohtiin, oli luonnollista, että varsin moneen asiaan kuusamolaisilla löytyi myös huomauttamista. Ratkaisuehdotusta muutettiin työn kuluessa paremmin paikallisia oloja huomioivaksi.

Yleissuunnitelman viimeistely oli vaikeampaa ja paljon enemmän aikaa vievää kuin tavallisessa suunnitteluprosessissa. Alkuperäisen suunnitteluohjelman mukainen suunnitteluaiakataulu oli laadittu kahdelletoista kuukaudelle. Toteutuma oli kaksikymmentä kuukautta. Ratkaisuehdotuksen hiominen sellaiseen muotoon, että se voitiin hyväksyä kunnallisessa päätöksentekojärjestelmässä vaati siis kahdeksan kuukautta enemmän kuin oli etukäteen ajateltu.

Suunnittelun loppuvaiheessa erityisesti liikkeenharjoittajat osallistuivat aktiivisesti suunnitelman arviointiin. Ratkaisuvaihtoehtoja ja -ehdotusta esitteleviin tilaisuuksiin osallistuneista suurin osa oli niitä, joiden omaa etua suunnittelu välittömästi koski. Tämä johti keskustelun väistämättä yksityiskohtiin, vaikka tarkoituksena oli laatia periaateratkaisut hahmottava yleissuunnitelma.

Paikallislehdet olivat tärkeitä tiedotuskanavia. Informaatio suunnittelun kuluista meni hyvin asukkaiden tietoon suunnittelijan valmistelemien tiedotteiden avulla.

Suunnittelun avoimuus nosti esiin myös ristiriitoja. Vaikka eri ryhmät olivat melko yksimielisiä ongelmista ja tavoitteista, niin keinoista ja toimenpiteistä tavoitteiden toteuttamiseksi syntyi jyrkkiä erimielisyyksiä ryhmien välillä.

Osallistumismenettely vaati enemmän resursseja, kuin mihin työtä aloitettaessa osattiin varautua. Suunnittelukustannukset olivat tässä projektissa 20 prosenttia suuremmat tavanomaiseen suunnitteluprosessiin verrattuna.

Abstract

The compilation of a preliminary engineering plan for traffic schemes and the environment in the center of Kuusamo was among the first design projects for built-up areas which involved an extensive informative campaign encouraging citizens to express their opinions. This represented a more open approach in the Finnish National Road Administration's design practices; more attention was paid to what the citizens had to say. People's opportunities for exerting their influence increased, but perfect interaction was still not achieved.

The priorities of various groups (local people, businesses, school children and elected officials) in the current situation were charted through an extensive problem analysis opinion survey. Objectives were set at a public seminar where each group had an equal chance to influence the result. Participation in solution-finding resulted in the choice of an option as the basis for further work which did not alter the current traffic conditions to a very high degree. As the design concept presented detailed solutions to several problems, it was only natural that the people of Kuusamo wished to express their views on several points. As the work proceeded, alterations were incorporated in the proposed solution in order to pay more heed to local conditions.

Adding the finishing touches to the preliminary engineering plan was more difficult and time-consuming than in the usual design process. Though the original design schedule had been drawn up for 12 months, the actual process took 20 months. Polishing up the design concept into a form acceptable for municipal decision-makers took eight months longer than anticipated.

At the final stage, local businesses participated actively in appraisal of the design. The majority of those who attended the meetings at which alternative solutions and the plan were presented were also those whose immediate interests were affected. Discussion inevitably focused on details, even though the aim had been to devise a preliminary engineering plan outlining solutions in principle.

The local papers proved to be a valuable information channel. Bulletins prepared by the planner effectively informed local people.

The open design process brought certain conflicts out into the open. Even though the various groups were fairly unanimous on the nature of the problems and objectives, there was much disagreement between them on the ways and means of achieving these goals.

The actual involvement procedure demanded more resources than had been allowed for at the initial stage of the process. Planning costs were 20 % higher than with an ordinary design process.

Alkusanat

Tielaitoksen nykyisten ohjeiden mukaan suunnittelussa on pyrittävä avoimeen, osallistuvaan ja vuorovaikutteiseen suunnittelutapaan.

Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleissuunnittelussa on toteutettu aikaisempaa osallistuvampaa suunnittelutapaa. Eri kansalaisryhmille jaettiin aktiivisesti tietoa suunnittelutyön etenemisestä ja kuntalaisille tarjottiin mahdollisuus vaikuttaa suunnitelmiin.

Suunnittelutyö tehtiin pääasiassa vuoden 1992 aikana. Kevään ja kesän 1993 aikana yleissuunnitelma oli laajalla lausuntokierroksella. Kuusamon kunnanvaltuusto hyväksyi sen syyskuussa 1993. Suunnitelman laati Suunnittelukolmio Oy toimeksiantajinaan Kuusamon kunta ja Oulun tiepiiri.

Tämän selvityksen tarkoituksena on kuvata suunnitteluprosessi osallistuvan suunnittelun näkökulmasta eri suunnitteluvaiheissa: miten osallistumismenettely suunniteltiin toteutettavaksi, miten se toteutui ja mitä se vaikutti. Lisäksi analysoidaan suunnitteluprosessia: miten osallistumismenettely vaikutti suunnittelun kulkuun ja lopputulokseen, mitä hyvää osallistuva suunnittelu tuotti ja missä epäonnistuttiin.

Tämä selvitys on tehty tielaitoksen keskushallinnon toimeksiannosta diplomi-insinööri Saara Toivosen johdolla. Konsulttina on ollut Suunnittelukolmio Oy, jossa selvityksen on laatinut diplomi-insinööri Reijo Helaakoski. Hän toimi myös projektipäällikkönä Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleissuunnitelma -projektissa.

Asukkaiden näkemyksiä suunnitteluprosessista on käsitelty tielaitoksen julkaisussa TIE 3200208, jonka on laatinut psyk. kand. Sari Kujala Helsingin yliopiston psykologian laitokselta.

Helsingissä joulukuussa 1993

Tielaitos
Keskushallinto

Sisältö

| | |
|---|----|
| 1 JOHDANTO | 9 |
| 2 SUUNNITTELUPROSESSIN KUVAUS | 13 |
| 2.1 Toimintasuunnitelma | 14 |
| 2.1.1 Osallistumissuunnitelman toteutuminen toimintasuunnitelmaa laadittaessa | 16 |
| 2.1.2 Osallistumismenettelyn vaikutukset toimintasuunnitelman laatimiseen | 17 |
| 2.2 Nykytilanteen analyysi | 17 |
| 2.2.1 Osallistuminen nykytilanteen analyysissä | 18 |
| 2.2.2 Osallistumismenettelyn vaikutukset nykytilanteen analyysissä | 20 |
| 2.3 Tavoitteiden asettelu | 21 |
| 2.3.1 Osallistuminen tavoitteiden asettelussa | 22 |
| 2.3.2 Osallistumismenettelyn vaikutukset tavoitteiden asettelussa | 23 |
| 2.4 Ratkaisujen ideointi ja vaihtoehtojen vertailu | 24 |
| 2.4.1 Osallistuminen ratkaisujen ideoinnissa ja vaihtoehtojen vertailussa | 25 |
| 2.4.2 Osallistumismenettelyn vaikutukset ratkaisujen ideoinnissa ja vaihtoehtojen vertailussa | 27 |
| 2.5 Ratkaisuehdotuksen laadinta | 27 |
| 2.5.1 Osallistuminen ratkaisuehdotuksen laadinnassa | 27 |
| 2.5.2 Osallistumismenettelyn vaikutukset ratkaisuehdotuksen laadinnassa | 32 |
| 3 SUUNNITTELUPROSESSIN ANALYYSI | 33 |
| 3.1 Osallistumismenettelyllä saavutetut edut | 33 |
| 3.2 Ongelmat ja epäonnistumiset osallistumismenettelyssä | 34 |
| 3.3 Kustannukset | 35 |
| 4 JOHTOPÄÄTÖKSET | 35 |
| KIRJALLISUUTTA | 37 |
| LIITTEET | 39 |

1 JOHDANTO

Tiensuunnittelua pyritään muuttamaan siten, että kansalaiset voisivat entistä enemmän osallistua suunnitteluprosessiin ja vaikuttaa suunnittelun lopputulokseen. Tämä johtuu yleisistä pyrkimyksistä hallinnon avoimuuteen sekä ammattisuunnittelun ja sen asiakkaiden välisistä ristiriidoista. Ydinongelmia on ollut kaksi:

- suunnitelmia on vaikea ymmärtää
- suunnitelmien sisällöstä syntyy erimielisyyttä.

Lisäksi ristiriitoja saattaa lisätä asukkaiden ja tien käyttäjien keskuudessa varsin yleinen käsitys siitä, että suunnitelmat pidettäisiin tietoisesti pitkään salassa tai että niihin ei julkistettuinaakaan voisi vaikuttaa. Suunnitelmien julkisuutta on kahta laatua:

- *aktiivista julkisuutta*, joka merkitsee tarkoituksellista yhteydenottoa käyttäjiin ja heille tiedottamista
- *passiivista julkisuutta*, joka tarkoittaa vastaamista kysymyksiin, joita käyttäjät mahdollisesti esittävät.



Tällaiseltakin päätöksenteko ja suunnittelu saattavat vaikuttaa.

Tiensuunnitteluprosessin tavoitteita ovat

- *avoimuus*, joka tarkoittaa, että tavoitteet asetetaan avoimessa prosessissa; tiedotus jatkuu läpi suunnitteluprosessin ja suunnittelutyö on jatkuvasti arvioitavissa
- *vuorovaikutteisuus*, joka merkitsee sitä, että suunnitteluprosessissa vuorovaikutus on kaksisuuntaista ja keskustelevaa; ideat ja kritiikki kulkevat käyttäjiltä suunnittelijoille ja päinvastoin
- *osallistuminen*, jonka olennainen sisältö on tarjota tien vaikutuspiirissä asuville ja toimiville sekä tien käyttäjille vaikutusvaltainen mahdollisuus sekä omien käsitystensä esittämiseen suunnittelijoille että näiden työn arviointiin
- *paikallisuus*, joka merkitsee suunnitelman johdonmukaista suhteuttamista ihmisten odotuksiin ja paikallisiin oloihin.

Suunnitelmat on kaikissa työvaiheissa esitettävä arkikielellä, ei ammattisuunnittelun termein. Jokaisen tulee kyetä arvioimaan suunnitelmia omasta näkökulmastaan. Siksi suunnitelmien tulee sisältää kootusti kaikki olennaiset tiedot samassa asiakirjassa. Kokonaisvaltaisesti esitetty suunnitelma tarkoittaa ennen muuta sitä, että tieympäristö kuvataan helpotajuisesti ja mahdollisimman tarkoin sellaisena, miltä se valmiina näyttää. Vastaavasti tien toiminnalliset vaikutukset ja ympäristövaikutukset tulee kuvata ymmärrettävästi.

Havainnollisuus edellyttää suunnitelmilta

- nykytila - muutos -näkökulmaa
- "selitetyn suunnitelman" periaatetta.

Tapauskohtaisesti on syytä punnita, tarvitaanko edellä mainittujen periaatteiden vuoksi suunnitelmasta erityistä "kansanpainosta", vai voidaanko suunnitteluasiakirjat laatia alunalkaen nämä vaatimukset täyttäviksi.

Perinteinen tapa tuoda kansalaisten näkökulma suunnitteluun ja päätöksentekoon on välillinen osallistuminen. Kansanedustajat ja kuntien luottamusmiehet edustavat kansalaisten tahtoa.

Välittömässä osallistumisessa kansalaisilla on suora oikeus osallistua itseään koskevaan suunnitteluun ja päätöksentekoon. Yksityiset kansalaiset tai ryhmät edustavat silloin itseään. Välitön osallistuminen tiensuunnitteluun on Suomessa aikaisemmin rajoittunut pitkälti kuulemis- ja valitusmenettelyyn.

Osallistumistarve liittyy asioiden tehokkuuden, laillisuuden ja oikeudenmukaisuuden kokemiseen. Jos poliittis-hallinnollista järjestelmää ei koeta tehokkaaksi ja oikeudenmukaiseksi, siihen pyritään vaikuttamaan tavalla tai toisella.



Oikeudenmukaisuuskäsitys voi kytkeytyä paitsi itseän ja lähimmäisiin, myös luontoon.

Nykyistä laajemmin kansalaisten osallistumisen lähtökohtana on käsitys, jonka mukaan yhteiskunta on moniarvoinen ja suunnittelu arvosidonnaista. Osallistumisen lisäämisen perusteita ovat:

- Osallistuminen voi tehostaa suunnittelua. Eri tahot voivat tuoda näkemyksiä, vaihtoehtoja, vaikutustietoja ja arviointikriteereitä suunnitteluun jo sen alkuvaiheessa. Suunnitelmat on helpompi toteuttaa, jos ne koetaan hyvin järjestetyn osallistumisen ansiosta hyväksyttäväksi.
- Demokratian ja vaikutusmahdollisuuksien lisääminen on arvo sinänsä. Demokratian laatua voidaan pitää yhtenä yhteiskunnan kehittyneisyyden mittana.
- Osallistuminen auttaa eri tahoja organisoitumaan, aktivoitumaan ja selkeyttämään omia näkemyksiään. Ennakkoluulot vähenevät ja tietoisuus ongelmista ja niiden ratkaisumahdollisuuksista lisääntyy.

Osallistuminen tuo kansalaisille paitsi lisää valtaa myös vastuuta tehtävistä päätöksistä.

Taajamatesuunnitelmien ja niiden perusteella aikaansaatavien tuotteiden, "käyttäjät" voidaan jaotella ryhmiin esimerkiksi seuraavasti:

- tien käyttäjät
 - yksityisautoilijat
 - ammattiautoilijat
 - joukkoliikenteen asiakkaat
 - kevyen liikenteen osapuolet
- tien vaikutuspiirissä asuvat tai toimivat
 - välittömästi tiesuunnitelman vaikutuksen kohteeksi joutuvat, esimerkiksi maata menettävät maanomistajat
 - tien lähivaikutusalueen (näkö- ja kuuloetäisyys) piirissä asuvat tai työskentelevät
 - tien liikenteellisten tai yhdyskuntarakenteellisten vaikutusten piiriin kuuluvat
- paikallisvaikuttajat
 - paikallispoliitikot
 - "ympäristöharrastajat" ja -aktivistit sekä heidän organisaationsa
 - paikallinen elinkeinoelämä.

Autoilijoiden intressi on melko yksiselitteisesti nopea, sujuva ja turvallinen liikkuminen tiellä. Heidän suhtautumistaan vallitseviin tie- ja liikenneoloihin on jo totuttu rutiininomaisesti selvittämään. Sen sijaan heidän käyttäytymisensä ennustaminen on tunnetusti vaikeaa. Tien kaikki käyttäjäryhmät edellyttävät suunnitelmilta, että niissä kyetään esittämään mahdollisimman luotettavasti niiden tuloksena syntyvä liikenneympäristö ja sen olosuhteet. Tien vaikutuspiirissä asuvien tai toimivien intressinä on tarve tietää aiotun tien vaikutukset heidän asumiseensa tai toimintaansa Paikallisvaikuttajien intressinä on joko virkavelvollisuus, poliittinen kiinnostus, mahdollisesti poliittinen "etukin", yleinen ympäristöharrastus tai taloudellinen intressi.

Sen lisäksi, keitä suunnittelun katsotaan koskevan, on ratkaistava kuka osallistujat valitsee ja millä perusteella. On pyrittävä riittävään alueelliseen ja sosio-ekonomiseen edustavuuteen. Myös organisoitumattomien intressien sekä erityisryhmien tarpeet on otettava huomioon. Tiedotustilaisuuksien tulee olla avoimia kaikille halukkaille.

Kansalaisten vaikuttamisen kannalta on ratkaisevaa, missä vaiheessa suunnittelua osallistuminen on mahdollista. Mitä myöhemmin osallistuminen järjestetään, sitä todennäköisempää on, että suunnitelmat saavat osakseen vastustusta. Tällöin jäävät myös suunnitelman kannalta arvokkaat vaihtoehtoiset esitykset suunnittelusta pois. Osallistuminen jo ongelmien ja tavoitteiden määrittelyvaiheessa on edellytys monipuoliselle, eri lähtökohdista lähtevälle vaihtoehtojen tarkastelulle.

Keskeisimmät osallistumistavat ovat

- mielipidekyselyt
- haastattelut
- näyttelyt
- seminaarit
- julkiset keskustelu- ja tiedotustilaisuudet
- kuulemismenettely
- kunnallinen päätöksentekomenettely.

Osallistumismenettely vaatii suunnitteluorganisaatiolta aikaa ja resursseja. Toisaalta tavoitteiden asettelussa ja suunnitteluideoiden laatimisessa hyödynnetään asukkaiden suunnittelukykyä.

Yhteiskunnassa vallitsevat arvot vaikuttavat suunnittelun yleisiin tavoitteisiin. Suunnittelijan ja suunnittelun tehtävänä on osoittaa keinot tavoitteiden saavuttamiseksi.

Suunnittelijan on tutkittava vaihtoehtoja ja vaikutuksia mahdollisimman puolueettomasti ja selkeästi. Suunnittelijaa pidetään neuvonantajana, jonka tulee esittää hyviä ratkaisumahdollisuuksia. Asiaan perehtyneenä ammattilaisena hänellä tulee olla käsitys eri vaihtoehtojen vaikutuksista. Perustelut tietyn vaihtoehdon paremmuudelle tulee esittää. Ihmisten arvoihin suunnittelija ei

saa kuitenkin pyrkiä vaikuttamaan. Suunnittelija tekee työnsä aikana valintoja, mutta suunnitteluryhmän sisäinen keskustelu ja sen jäsenten mielipiteiden ja näkökulmien erilaisuus auttavat hyvään lopputulokseen.

Suunnittelijan keskeinen tehtävä on tuoda esiin kaikki rakentamiseen vaikuttavat tekijät ja luoda synteesi. Hallitussa suunnitteluprosessissa ristiriitatilanteet etsitään ja käydään neuvotellen läpi riittävän aikaisessa vaiheessa. Tämä edellyttää, että asianosaiset saavat riittävästi ja ymmärrettävää tietoa hankkeen eri vaiheissa ja pystyvät ottamaan kantaa niihin valintoihin, joita kussakin suunnitteluvaiheessa tehdään. Ristiriitoja voi toki suunnittelussa jäädä ratkaisemattakin.



2 SUUNNITTELUPROSESSIN KUVAUS

Tässä osassa tarkastellaan Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleissuunnitteluprojektia työvaiheittain osallistuvan suunnittelun näkökulmasta; miten osallistumismenettely suunniteltiin toteutettavaksi, miten se toteutui ja mitä se vaikutti. Yleissuunnitelman tavoitteena on olla pohjana kaavoitustyölle sekä yksityiskohtaisemmille tiesuunnitelmille ja näin edelleen Kuusamon keskustan rakentamiselle. Suunnittelu keskittyi pääliikenneväyliin, pysäköinti-, tori- ja viheralueisiin.

Suunnittelussa pyrittiin vuorovaikutteisuuteen, avoimeen ja kansalaisia kuuntelemaan linjaan. Olennainen osa työskentelyä oli palautteen saaminen kuusamolaisilta sekä sen huomioon ottaminen suunnittelussa.

Kuusamon kunnan 18 000 asukkaasta asuu suunnittelualueella 6000. Kuusamon keskusta on rakennettu kokonaisuudessaan uudelleen sodan jälkeen.

Liikenne Kuusamon keskustassa on keskittynyt voimakkaasti keskustan läpi menevälle liikekatujaksolle Kitkantie - Ouluntie. Muilla pääväylillä, Kaarlo

Hännisen tiellä ja Oulangantiellä, liikennemäärät ovat pienempiä. Kevyen liikenteen väylät eivät muodosta vielä yhtenäistä verkkoa.



2.1 Toimintasuunnitelma

Ennen varsinaisen suunnittelutyön käynnistämistä laadittiin suunnitteluhankkeen toimintasuunnitelma, jonka pääkohdat olivat

- suunnittelualueen ja työn lähtökohtien määrittäminen
- tavoitteet suunnitteluprojektille
- suunnitteluohjelma, aikataulu ja kustannukset
- suunnitteluorganisaatio ja työskentelytapa
- osallistumissuunnitelma
- projektin seuranta.

Konsultti laati toimintasuunnitelmaluonnoksen, joka tarkistettiin työryhmän ensimmäisessä varsinaisessa kokouksessa 15.1.1992. Suunnittelua ja tiedottamista ohjaamaan ja valvomaan perustettiin seitsemän hengen työryhmä, joka

koostui tilaajan (kunta ja tielaitos) ja konsulttien (liikenteen, maankäytön ja ympäristön suunnittelu sekä rakennuskaavoitus) edustajista. Työryhmän kokouksessa tehtiin toimintasuunnitelmaan pieniä tarkennuksia ja sen osallistumissuunnitelmaan seuraavat muutokset:

- tiedottamisesta vastaavat kaikki työryhmän osapuolet, siis myös konsultti
- konsultin projektiryhmää täydennettiin toimittajalla, jonka toimenkuvaan kuuluu ensisijaisesti lehdistötiedotteiden laatiminen, työryhmän ulkopuolelle jaettavan materiaalin valmistelu suunnittelijoiden kanssa ja tiedotuspäivien organisointi

Osallistumissuunnitelman sisällöksi sovittiin seuraavaa:

Suunnitteluhanke pyritään saamaan tutuksi kaikille osapuolille. Näin varmistetaan riittävä palaute työn aikana, jolloin ratkaisut ovat toiminnallisesti, ympäristöllisesti, taajamakuvallisesti sekä yhdyskuntarakenteen kannalta toteuttamiskelpoisia.

Työryhmän ulkopuolisten virkamiesten ja liikkeenharjoittajien osallistuminen

Työryhmän ulkopuoliset virkamiehet tai liikkeenharjoittajien edustajat voivat osallistua halutessaan tai erikseen pyydettyinä työryhmän kokouksiin silloin, kun kyseisen tahon toimialaan liittyvät asiat ovat käsiteltävinä. Näiden tahojen edustajat kutsutaan tavoitteiden asetteluvaiheessa ns. nelikenttäänalyysin laatimiseen ja seminaaripäivään.

Luottamuselinten osallistuminen

Kuusamon kunnanhallitukselle järjestetään esittelytilaisuudet

- toimintasuunnitelmasta (helmikuu 1992)
- ideointiluonnoksesta (kesäkuu 1992)
- ratkaisuehdotuksesta (lokakuu 1992).

Kunnanhallituksen edustajat sovittiin kutsuttavaksi mukaan tavoitteiden asetteluvaiheessa ns. nelikenttäänalyysin laatimiseen ja seminaaripäivään (maaliskuu 1992).

Yleinen tiedottaminen

Yleisiä tiedotustilaisuuksia päätettiin pitää luottamusmiesesittelyjen kanssa samana päivänä, mutta ne toteutetaan erillisinä tilaisuuksina.

Toimintasuunnitelmasta ja suunnittelutyön aloittamisesta sovittiin järjestettäväksi tiedotustilaisuus. Intressiryhmille järjestetään mielipidekysely (helmikuu 1992).

Ideointiluonnoksesta sovittiin järjestettäväksi yleinen tiedotustilaisuus, jossa esitellään lisäksi työn lähtökohtia ja tavoitteiden asettelun tuloksia. Luonnoksesta järjestetään yleinen kuuleminen, jonka yhteydessä kuntalaiset voivat lausua mielipiteensä (kesäkuu 1992).

Ideointivaiheen ratkaisusta päätettiin pitää yleinen tiedotustilaisuus (lokakuu 1992).

Yleisiin tiedotustilaisuuksiin sisällytetään erityisesti julkiselle sanalle suunnattu osa, jota varten valmistetaan lyhyt lehdistötiedote. Julkista sanaa informoidaan lisäksi nykytilanteen analysoinnin ja tavoitteiden asettelun tuloksista (huhtikuu 1992).

Tiedotustilaisuuksien kohderyhmät ovat suunnittelualueen asukkaat ja liikkeenharjoittajat.

Toimintasuunnitelmaan kirjattiin mahdollisuus tarkistaa sitä työn kestäessä.

2.1.1 Osallistumissuunnitelman toteutuminen toimintasuunnitelmaa laadittaessa

Osallistumissuunnitelman mukaan oli siis tarkoitus järjestää toimintasuunnitelmaa laadittaessa seuraavat tilaisuudet:

- kunnanhallituksen esittelytilaisuus
- yleinen tiedotustilaisuus
- lehdistötilaisuus.

Toimintasuunnitelmasta järjestettiin seuraavat tiedotus- ja keskustelutilaisuudet:

- 17.2.1992 lehdistö
- 17.2.1992 kunnanhallitus
- 17.2.1992 vammaisneuvosto
- 18.2.1992 peruskoululaiset
- 24.2.1992 lautakunnat ja kunnan virkamiehet.

Kunnanhallituksen esittelytilaisuus pidettiin tuntia ennen heidän säännönmukaista kokoustaan. Kaikki jäsenet olivat tällöin paikalla.

Suunniteltua osallistumismenettelyä täydentäen pidettiin kunnanhallituksen esittelytilaisuuden lisäksi myös toinen luottamushenkilötilaisuus. Siihen kutsuttiin suunnitteluprojektin kannalta keskeisten lautakuntien - teknisen, rakennus-, ympäristö- ja kaavoituslautakuntien - edustajat sekä kunnanviraston virkamiehet.

Suunnittelijat informoivat myös kahtatoista järjestöä vammaisneuvoston kokouksessa ja lähes kahtasataa peruskoululaista suunnittelutyön aloittamisesta

ja sen pääkohdista mielipidekyselyn yhteydessä. Näiltä kysyttiin, mitä ongelmia esiintyy ja miten niitä voitaisiin korjata. Suunnittelijat haastattelivat myös ydinkeskustan keskeisimpien pääväylien liikkeenharjoittajia, yhteensä yli sataa henkeä Kitkantien ja Ouluntien varren liikkeistä ja toimistoista.

Yleinen tiedotustilaisuus korvattiin osallistumissuunnitelmasta poiketen useammalla pienemmälle ryhmälle kohdistetulla tilaisuudella. Tämän lisäksi asukkaita informoitiin suunnittelualueen talouksiin jaetun mielipidekyselyn yhteydessä. Asukkaille kerrottiin suunnittelutyön aloittamisesta, sen keskeisestä sisällöstä sekä avoimesta suunnittelukäytännöstä.

2.1.2 Osallistumismenettelyn vaikutukset toimintasuunnitelman laatimiseen

Esittelytilaisuuksissa yleisö ei ottanut kantaa toimintasuunnitelman sisältöön, joka säilyi työryhmän esittämässä muodossa. Keskustelua yleisön ja suunnittelijoiden välillä käytiin pääasiassa nykytilanteen ongelmista. Suunnittelutyön aloittamista pidettiin tarpeellisenä, joskin monet totesivat, että liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleissuunnitelma olisi pitänyt tehdä jo paljon aikaisemmin, ennen vilkkaita rakennusvuosia. Avoin suunnittelukäytäntö sai erittäin myönteisen vastaanoton.

2.2 Nykytilanteen analyysi

Suunnitteluohjelman mukainen suunnittelualueen inventointi ja analysointi sisälsi seuraavat osatehtävät:

- Suunnittelualueen kaavoitusta ja ympäristön nykytilaa koskeva yhteenveto, jonka yhteydessä selvitettiin taajamakuva, teiden luonne suhteessa ympäröivään maankäyttöön, merkittävät näkymät, omaleimaisuus ja ympäristöllisesti merkittävät kohteet.
- Liikenteen analyysi, joka tehtiin pääasiassa aikaisempien selvitysten perusteella. Suunnittelutyön aikana tehtiin pysäköintitutkimus, nopeustutkimus sekä liikennelaskennat.
- Mielipidekysely asukkaille ja yleensä Kuusamon keskustassa liikkuville. Siinä selvitettiin, mikä Kuusamon keskustassa koetaan arvokkaaksi ja säilyttämisen arvoiseksi sekä pyydettiin ehdotuksia taajamakuvan kehittämiseksi. Kuusamolaisilta kysyttiin myös, mitä ongelmia on keskustan liikenteessä ja kuinka niitä voitaisiin poistaa.

Työryhmän aloituskokouksessa alkuperäistä suunnittelutarjouksen mukaista työohjelmaa muutettiin siten, että kevyen liikenteen reittitutkimuksen sijaan järjestettiin edellä mainittu mielipidekysely.

2.2.1 Osallistuminen nykytilanteen analyysissä

Mielipidekysely muodostui keskeiseksi osallistumistavaksi nykytilanteen analyysissä.

Konsultti laati luonnoksen mielipidekyselylomakkeista, joiden sisältöä työryhmän jäsenet kommentoivat. Tämän jälkeen konsultti viimeisteli kyselylomakkeen lopulliseen asuunsa.

Kysely suunnittelualueen ongelmista suoritettiin seuraavalla tavalla:

- Aukkaille postitettiin kyselylomakkeet (yksi/talous).
- Ydinkeskustan liikkeenharjoittajille suunnittelijat jakoivat kyselylomakkeen henkilökohtaisesti. Lomakkeet haettiin takaisin seuraavana päivänä, mutta liikkeenharjoittajat saattoivat halutessaan palauttaa kysely myös myöhemmin postitse.
- Koululaisille kysely suoritettiin otantana. Suunnittelijat vierailivat seitsemässä peruskoululuokassa, jakoivat lomakkeet ja esittelivät kysymykset. Koululaiset täyttivät lomakkeet heti. Lukiossa ja kauppaoppilaitoksessa kunta jakoi ja keräsi lomakkeet.
- Luottamushenkilöille ja kunnan virkamiehille kysely jaettiin toimintasuunnitelman esittelytilaisuudessa, ja he palauttivat lomakkeen tilaisuuden päätyttyä.
- Järjestöille kysely suoritettiin otantana. Kysely jaettiin ja esiteltiin toimintasuunnitelman esittelytilaisuudessa vammaisneuvoston kokouksessa, jossa on edustettuna kaksitoista järjestöä. Myöhemmin kysymyksiin vastattiin järjestöjen omissa kokouksissa ja lomake palautettiin postitse.
- Matkailijoiden kyselylomake oli saatavilla kahdessa matkailupisteessä (matkailukeskus Karhuntassu ja hotelli Kuusamo). Matkailijat palauttivat lomakkeen postitse.

Miten yleensä liikut
Kuusamon keskustassa?

- 1 autolla
- 2 polkupyörällä
- 3 kävellen
- 4 linja-autolla
- 5 muuten, miten? _____



Tilaisuuksissa, joissa suunnittelijat olivat jakamassa kyselylomakkeet, käytiin keskustelua mielipidekyselyyn liittyvistä asioista kuten nykytilanteen ongelmista ja parannusehdotuksista niihin.

Jaettujen ja palautettujen kyselylomakkeiden määrät olivat seuraavat:

| Kohderyhmä | Jaettiin (kpl) | Palautettiin (kpl) | Palautus- prosentti |
|----------------------|-------------------|-----------------------|------------------------|
| Asukkaat | 1 700 | 138 | 8 |
| Liikkeenharjoittajat | 113 | 77 | 68 |
| Koululaiset | 298 | 298 | 100 |
| Kunnan edustajat | 40 | 32 | 80 |
| Järjestöt | 12 | 3 | 25 |
| Matkailijat | 200 | 6 | 3 |

Kohderyhmien vastausprosentteissa oli erittäin suuret erot riippuen lähinnä siitä, mikä oli suunnittelijoiden henkilökohtainen panos kyselyä suoritettaessa. Palautusprosentti oli hyvä niillä kohderyhmillä, joissa suunnittelijat itse jakoi-
vat, esittelivät ja keräsivät kyselylomakkeen. Asukas- ja matkailijakyselyn pa-
lautusprosentit jäivät alhaisiksi. Asukaskyselyä jaettiin postitse yksi jokaista
suunnittelualueen taloutta kohden; kyselylomaketta ei koettu ilmeisesti riittä-
vän henkilökohtaisesti osoitetuksi.

Ensimmäiseen mielipidekyselyyn vastanneiden ikäjakauma ja yleisin liikkumis-
tapa Kuusamon keskustassa oli seuraava:

| Kulkutapa | Asukkaat (%) | Liikkeenharjoittajat (%) |
|---------------|-----------------|-----------------------------|
| Autolla | 41 | 50 |
| Polkupyörällä | 17 | 17 |
| Kävelen | 39 | 19 |
| Linja-autolla | 1 | 13 |
| Muuten | 2 | 1 |

| Ikä | Asukkaat (%) | Liikkeenharjoittajat (%) |
|---------|-----------------|-----------------------------|
| Alle 12 | 0 | 0 |
| 12 - 17 | 2 | 0 |
| 18 - 29 | 24 | 10 |
| 30 - 39 | 22 | 31 |
| 40 - 49 | 14 | 35 |
| 50 - 64 | 29 | 23 |
| yli 65 | 9 | 1 |

Kyselyyn vastanneiden asukkaiden yleisimpänä kulkumuotona on kevyt lii-
kenne, yli viidelläkymmenellä prosentilla. Asukaskyselyyn vastanneissa 18 -

64 -vuotiaiden väestön osuus on ylikorostunut. Toisaalta nuorempien kuusamolaisten mielipiteistä saatiin edustava otos koululaiskyselyssä.

Kysymykset olivat melko avoimia, koska mielipiteen muodostumista ei haluttu johdatella. Pääosa kuudesta kysymyksestä oli samoja kaikilla kohderyhmillä:

- ympäristöllisesti arvokkaat kohteet
- liikenneturvallisuuden kannalta ongelmalliset paikat
- liikenteen sujuvuusongelmat
- ympäristössä parantamistoimenpiteitä edellyttävät kohteet
- Kitkantien kehittämistoimenpiteet
- palvelujen sijoittuminen.

Liikkeenharjoittajille suunnatussa lomakkeessa palvelujen sijoittumisen sijaan tiedusteltiin, millä liikennesuunnittelun keinoilla voitaisiin parantaa liikkeen toimintaedellytyksiä. Matkailijoilta kysyttiin viimeisessä kysymyksessä mielipiteitä Kuusamon keskustasta nimenomaan matkailijan näkökulmasta.

Kirkko, kuntakeskus, uimahalli sekä Kuusamo-hotelli ovat kuusamolaisten mielestä kunnan keskustan kauneimpia tai leimaa-antavimpia rakennuksia. Kuusamolaiset arvostavat ranta-alueita. Miellyttävimpinä teinä kuusamolaiset pitävät Kitkantietä, Ouluntietä ja Kirkkotietä. Kuusamolaiset arvostelivat hoitamattomia vanhoja rakennuksia. Ympäristön parantamiseksi ehdotettiin kunnostuksen ohella lisää viheralueita ja istutuksia sekä rantojen kunnostusta. Liikenteellisesti vaarallisimmaksi koettiin Kitkantie. Pysäköinnin rajoittamista toivottiin, samoin kävelykatua ja kevyen liikenteen väyliä. Kyselyn kaikkien kohderyhmien vastaukset näissä keskeisissä kysymyksissä olivat samantyyppisiä.

Nykytilanteen selvitysvaiheen valmistuttua julkaistiin sen keskeisistä tuloksista osallistumissuunnitelman mukaisesti lehdistötiedote 7.4.1992. Sen pääpaino oli mielipidekyselyn ja liikennetutkimusten tuloksissa. Paikallislehti Koillissanomat julkaisi pari päivää myöhemmin tiedotteiden pohjalta kaksi artikkelia "Kaiterantie ei poistanut ruuhkia Kitkantieltä, Kuusamon liikenteen kartoitus kehuu pysäköintiä" ja "Kuusamolaiset arvostavat kirkkoaan sekä rantojaan". Nämä artikkelit eivät olleet kantaaottavia, vaan niissä tuotiin esille tutkimustulokset sellaisenaan.

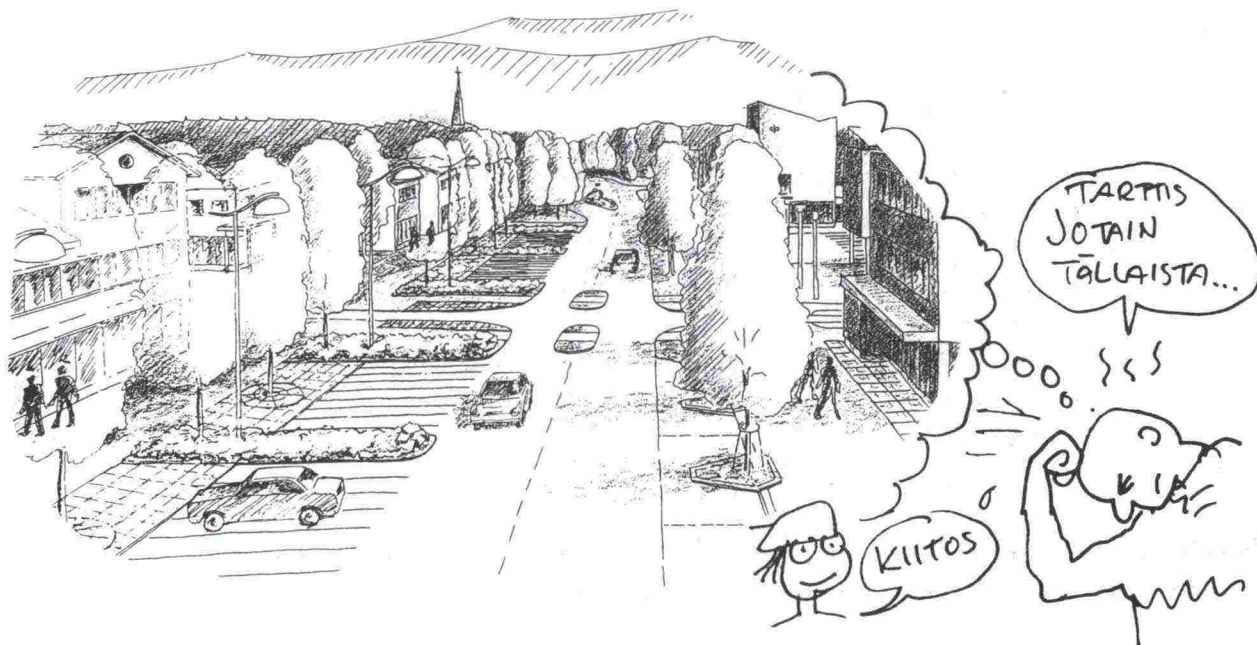
2.2.2 Osallistumismenettelyn vaikutukset nykytilanteen analyysissä

Nykytilanteen analyysin tulokset ohjaavat jatkosuunnittelua: tavoitteiden asettamista ja varsinaisen suunnitelman laatimista.

Nykytilanteen analyysi tehtiin monien suunnittelun kannalta keskeisten tekijöiden osalta kahdella taholla. Suunnittelijat tekivät omat analyysinsä, ja kuusamolaisten mielipiteet tulivat esille mielipidekyselyn kautta. Suunnittelijoiden

nykytilanteen analyysi ja mielipidekyselyn tulokset ovat keskeisissä asioissa samansuuntaisia. Taajamakuvassa positiivisesti hahmottuvat alueet sekä parantamista vaativat alueet olivat samoja, niin myös käsitykset liikenteen ongelmapisteistä.

Kyselyn tulokset vahvistivat suunnittelijan ennakkokäsityksiä nykytilanteen ongelmista. Tulokset syvensivät suunnittelun tietopohjaa, sillä kysely toi suunnittelijoiden tietoon runsaasti yksityiskohtia suunnittelualueen liikenteen ja ympäristön ongelmapisteistä. Mielipidekysely nykytilanteesta osoittautui hyödylliseksi, koska lukuisia kyselyssä esille tulleita parannusehdotuksia voitiin käyttää hyväksi myöhemmin ratkaisuehdotusta suunniteltaessa. Tällöin suunnitelma vastaa paikallisten ihmisten tarpeita alusta alkaen paremmin kuin perinteisessä suunnitteluprosessissa.



2.3 Tavoitteiden asettelu

Tavoitteet asetettiin suunnitteluohjelman mukaisesti ns. nelikenttäanalyysimenetelmällä, jolloin kustakin tavoitesektorista (ympäristö, maankäyttö, liikenne) asetettiin tärkeysjärjestykseen keskeiset Kuusamon keskustan kehittämiseen vaikuttavat tekijät (nykytilanteen vahvuudet, heikkoudet sekä tulevaisuuden mahdollisuudet ja uhat).

Suunnitteluohjelmassa tavoitekeskustelu esitettiin käytäväksi esimerkiksi virkamiestyöryhmässä, luottamushenkilötyöryhmässä tai vaikkapa koulujen opitunneilla. Tavoitteidenasetteluvaiheessa esitettiin pidettäväksi aiheesta "Kuusamon menestystekijät" seminaaripäivä, jossa olisivat mukana viranomaiset, päättäjät ja liikkeenharjoittajat. Seminaaripäivän alustajaksi esitettiin erityisalojen asiantuntijoita.

2.3.1 Osallistuminen tavoitteiden asettelussa

Kuusamon kunnanvirastossa 23.4.1992 pidetty seminaari ja nelikenttäanalyysi muodostui keskeiseksi tilaisuudeksi tässä suunnittelun vaiheessa. Tavoitteet syntyivät analyysin tuloksena, jossa selvitettiin Kuusamon keskustan nykytilanteen vahvuuksia ja heikkouksia sekä tulevaisuuden mahdollisuuksia ja uhkatekijöitä. Analyysiä edelsi seminaari. Pohjana työskentelylle olivat alkuvuodesta suoritettut liikennetutkimukset sekä mielipidekyselyt, joissa selvitettiin kuusamolaisten käsityksiä ympäristöstään.

Tavoitteidenasettelutilaisuuteen kutsuttiin mukaan enemmän eri kohderyhmien edustajia kuin alkuperäisessä osallistumissuunnitelmassa esitettiin. Työryhmän (seitsemän jäsentä) ja kutsuttujen luennoitsijoiden (kaksi henkilöä) lisäksi tilaisuuteen osallistui suunnittelutyön keskeisten kohderyhmien edustajia seuraavasti:

- virkamiehiä Kuusamon kunnasta ja Pohjois-Pohjanmaan seutukaavaliitosta (kolme henkilöä; Oulun lääninhallituksen edustaja oli kutsuttu, mutta ei ollut paikalla)
- Kuusamon kunnan johtavia luottamusmiehiä (kolme henkilöä)
- liikkeenharjoittajien edustajia (Kuusamon yrittäjät; kolme kutsuttu, joista kaksi oli läsnä)
- järjestöjen edustajia (vammaisjärjestöt, kolme henkilöä)
- opiskelijoita (kauppaoppilaitos ja lukio; yhteensä kolme henkilöä)
- suunnittelijoita konsultin projektiryhmästä (kaksi henkilöä).

Seminaariin ja nelikenttäanalyysiin osallistui kaksikymmentäviisi henkilöä, jotka edustivat taustaryhmänsä kautta selvästi erilaisia tahoja.

Tavoitteiden asettelupäivän ohjelma jakaantui aamupäivän seminaariin ja ilta-päivän nelikenttäanalyysiin. Kolmen tunnin seminaarissa pidettiin seuraavat sekä koko projektin että tavoitteiden asetteluvaiheen kannalta keskeiset esitelmät:

- Kuusamon strategia
- Taajamakuva
- Liikenneturvallisuus taajamateilla
- Projektin nykytilanteen analyysi ja mielipidekyselyjen tulokset.

Konsultti oli valmistellut nelikenttäanalyysiä laatimalla luettelon eri lohkojen tekijöistä, jotka vaikuttavat Kuusamon keskustan kehittämiseen. Tavoitesektorit (ympäristö, maankäyttö ja liikenne) yhdistettiin yhdeksi kokonaisuudeksi, koska suunnittelutehtävän kokonaisvaltaisuuden ja eri sektoreiden vuorovaikutteisuuden vuoksi osoittautui mahdolltomaksi erotella tekijöitä alkuperäisen suunnitteluohjelman mukaisesti.

Kaksi viikkoa ennen seminaaria lähetettiin konsultin laatima luonnos nelikenttäänalyysistä tilaisuuteen kutsutuille henkilöille mahdollisia täydennysesityksiä varten. Saatujen etukäteiskommenttien perusteella viimeisteltiin kehittämiskijät kuhunkin nelikenttälohkoon. Nelikenttäänalyysitilaisuudessa valittiin ensin ryhmätyönä kustakin nelikenttälohkosta kolme merkittävintä asiaa ja lopulta yksilötyönä kustakin nelikenttälohkosta kaksi tärkeintä asiaa. Osallistujien kesken suoritettun tasapuolisen äänestyksen lopputuloksena saatiin tärkeysjärjestykseen Kuusamon keskustan vahvuudet ja heikkoudet sekä tulevaisuuden mahdollisuudet ja uhat.

Ylivoimaiseksi vahvuustekijäksi todettiin luonnon läheisyys. Vesistöt ovat vieressä ja rannat melko vapaita. Läheisyydessä on vetovoimaisia virkistysalueita. Lisäksi vahvuutena on myös, että keskustan liikenneongelmat ovat vielä vähäisiä. Keskustan heikkouksia ovat ennen muuta sekava ja ilmeetön rakennuskanta. Keskusta ei ole kaupunki muttei enää kirkonkyläkään. Muita heikkouksia ovat matkailullisen imagon heikko hyödyntäminen sekä virkistysalueiden ja viheryhteyksien puute keskustassa. Lisäksi keskusta toimii liiaksi autoliikenteen ehdoilla. Pahimpana uhkana pidettiin taajamarakenteen hajoamista. Se merkitsisi pahimmillaan painopisteen siirtymistä valtateiden risteykseen, jolloin vanha keskusta toreineen hiljenisi ja hallintokeskus jäisi syrjään.

Tavoitteidenasettelutilaisuuden päätteeksi julkaistiin tiedote päivän keskeisistä tapahtumista ja tuloksista. Lehdistötilaisuus pidettiin välittömästi nelikenttäänalyysin päätyttyä. Tällöin kaikki työryhmän jäsenet olivat vastaamassa lehti-
miesten kysymyksiin.

Koillissanomien (paikallislehti) ja Kalevan (maakuntalehti) artikkeleissa kerrottiin nelikenttäänalyysin keskeisistä tuloksista; taajamakuvaan sekavuudesta ja ilmeettömyydestä sekä taajamakuvaan mahdollisista kehittämismahdollisuuksista. Molemmissa artikkeleissa kiinnitettiin myönteistä huomiota myös suunnittelun avoimuuteen ja vuorovaikutteisuuteen, josta hyvänä esimerkkinä oli tavoitteiden asettelun julkisuus. Koillissanomat julkaisi lisäksi erillisenä artikkelina seminaariin luennoitsijana osallistuneen Suomen Kunnallisliton arkki-
tehti Ahti Kekkosen arvion Kuusamon keskustan ilmeestä.

Muutamaa päivää myöhemmin paikallislehti Koillissanomat pohti pääkirjoituksessaan seminaarissa keskeiseksi noussutta aihetta: sodan jälkeen viidenkymmenen vuoden aikana syntynyttä epäyhtenäistä taajamakuva. Lehti tote-
si, että nyt ollaan menossa parempaan suuntaan, kun mietitään tulevaisuuden suuntaviivoja etukäteen.

2.3.2 Osallistumismenettelyn vaikutukset tavoitteiden asettelussa

Nelikenttäänalyysin keskeiset tulokset kiteytettiin tavoitteiksi suunnitelmalle. Tavoitteet tarkennettiin ja hyväksyttiin työryhmän kokouksessa 1.6.1992.

Kuusamon keskustan kehittämisen tärkeimmät tavoitteet koskevat taajamakuvan, katutilojen ja liikenneverkon kehittämistä. Erityisesti on huomioitava, että projektissa, jossa keskeisinä suunnittelukohteina ovat liikenneväylät, pää-tavoitteeksi muodostui ympäristön parantaminen taajamakuvaa kehittämällä. Nelikenttäanalyysin avulla tavoitteista muodostui huomattavasti yksityiskoh-taisemmat kuin yleissuunnitteluprojekteissa on normaalisti ollut käytäntönä. Yleispiirteisten lauseiden sijaan suunnitelman tavoitteille saatiin syvällisempää sisältöä. Laaja ja osallistuva tavoitekeskustelu teki tästä suunnitteluvaiheesta tavallista merkittävemmän.

Osallistumismenettely varmisti sen, että suunnitelman keskeiset tavoitteet ovat niitä asioita, jotka Kuusamon keskustassa liikkuvat kokevat tärkeimmik-si tai merkittäviksi kehittämiskohteiksi. Koska tavoitteet ohjaavat varsinaista suunnittelua, tällainen osallistumismenettely ohjaa suunnittelun painopistettä kohderyhmien tärkeiksi kokemiin asioihin.



2.4 Ratkaisujen ideointi ja vaihtoehtojen vertailu

Suunnittelualueen analysoinnin ja tavoitteiden asettelun pohjalta ideoitiin vaihtoehtoisia periaateratkaisuja liikenteen, maankäytön, taajamakuvan ja ympäristön ongelmakohtien ratkaisemiseksi mittakaavassa 1 : 4000. Keskeisim-mälle suunnittelualueelle, Kuusamon ydinkeskustan kortteleille, laadittiin luonnoksia vaihtoehtoisista ratkaisuista mittakaavassa 1 : 1000. Merkittävim-mistä muutoskohdista piirrettiin havainnekuvia.

Osallistumissuunnitelman mukaan ideointiluonnoksesta tuli tiedottaa seuraavasti:

- kunnanhallituksen esittelytilaisuudessa
- yleisessä tiedotustilaisuudessa, kohderyhminä suunnittelualueen asukkaat ja liikkeenharjoittajat
- lehdistötilaisuudessa.

2.4.1 Osallistuminen ratkaisujen ideoinnissa ja vaihtoehtojen vertailussa

Kuusamolaiden osallistuminen suunnitteluun ratkaisujen ideointivaiheessa toteutui pääpiirteittäin toimintasuunnitelmassa esitetyllä tavalla.

Työryhmän kesäkuun kokouksessa sovittiin ratkaisujen ideointivaiheen yleisö- ja esittelytilaisuuksien järjestämisestä Kuusamossa seuraavasti:

- 16.6.1992 Kitkantien varren liikkeenharjoittajille
- 16.6.1992 kunnanhallitukselle, rakennus- ympäristö-, tekniselle ja kaavoituslautakunnalle sekä kunnanviraston virkamiehille
- 17.6.1992 kaikille avoin tilaisuus.

Näitä tilaisuuksia varten pystytettiin Kuusamon kunnanvirastotalon aulaan näyttely, jossa oli ratkaisuvaihtoehtojen lisäksi esillä toimintasuunnitelman pääkohdat sekä ensimmäisen mielipidekyselyn ja tavoitteiden asettelu tuloksia. Näyttelyssä kävijöillä oli mahdollisuus vastata mielipidekyselyyn, jossa yhdeksällä kysymyksellä tiedusteltiin mielipiteitä esitetyistä ratkaisuksista ja vaihtoehtoista.

Kaksi konsultin edustajaa oli kahden päivän ajan esittelemässä ratkaisuehdotuksia ja vastaamassa näyttelyssä kävijöiden kysymyksiin. Myös muita työryhmän edustajia oli osan aikaa mukana näyttelyssä.

Näyttelymateriaali oli esillä Kuusamon kunnanvirastossa aina seuraavaan työryhmän kokoukseen saakka. Mielipidekyselylomakkeita otettiin vastaan 20.7.1992 saakka, jolloin niiden analysointi aloitettiin.

Liikkeenharjoittajien ja luottamusmiesten esittelytilaisuuksiin lähetettiin kumpaankin henkilökohtaiset kutsut noin viidellekymmenelle henkilölle. Molemissa tilaisuuksissa oli läsnä viisitoista osallistujaa.

Avoimesta yleisötilaisuudesta oli ennakkoilmoitus paikallislehti Koillissanomissa kunnan ilmoitusosastolla. Tämän lisäksi julkaistiin esittelypäivänä lehdistölle jaetun ennakkomateriaalin pohjalta Koillissanomissa informatiivinen artikkeli esillä olevista ratkaisumalleista "Kuusamolaiset saavat valita keskustansa ilmeen". Tekstissä oli maininta siitä, että suunnitelman laatijat ovat kuuntelemassa ja vastaamassa kuusamolaiden kysymyksiin.

Tämän suunnitteluvaiheen lehdistötilaisuus pidettiin näyttelyn ollessa auki ilta-päivällä 17.6.1992, jolloin suuntaviivat kuusamolaisten mielipiteistä ratkaisujen ideointiin olivat jo hahmottumassa. Alusta alkaen oli havaittavissa selvä mielipide-ero liikkeenharjoittajien ja muiden kuusamolaisten välillä suunnittelun keskeisistä kysymyksistä. Koillissanomat esitti tämän otsikolla "Kävelykatu ja puistoilme saivat kuusamolaiset puolelleen, liikkeenharjoittajat epäilevät asiakkaiden kävelyinnokkuutta". Paikallislehti kertoi asiantuntevasti näyttelyn pääkohdat, haastatteli näyttelyssä kävijöitä ja kertoi kuusamolaisten vaikutusmahdollisuuksista suunnittelussa.

Näyttelyyn kävi tutustumassa ensimmäisen päivän aikana noin 100 - 150 henkilöä. Tällöin heistä vastasi mielipidekyselyyn 25 henkilöä. Kokonaisuudessaan mielipidekyselyyn saatiin vastauksia 92, joista kahdeksan oli liikkeenharjoittajilta. Aukkaat suhtautuivat yleensä myönteisesti suunnitelmaehdotuksiin.

Muutama päivä näyttelyn avaamisen jälkeen Koillissanomat otti pääkirjoituksessaan kantaa ratkaisuehdotuksessa esitettyjen keskeisten asioiden puolesta; keskustan ilmeen parantamiseen istutusten avulla ja kävelykatukokeiluun kesäksi.

Työryhmän kokouksessa 11.8.92 käytiin läpi mielipidekyselyn keskeiset tulokset. Selvää linjaa vastauksista ei syntynyt siitä, minkä vaihtoehdon mukaan keskustan liikennettä ja ympäristöä tulisi suunnitella. Suunnitelman yleislinjoista oltiin yhtä mieltä; vihreyttä lisää, autojen ajonopeudet tasolle 30 - 40 km/h ja liikenteen järjestäminen enemmän kevyen liikenteen ehdoilla.

Mielipiteet erosivat keskeisimmässä kysymyksessä eli liikekeskustan kehittämisperiaatteessa. Vaihtoehtoja oli karkeasti ottaen kaksi: liikenne- ja asuin-ympäristöä kehitetään vain ongelmallisia katutiloja parantamalla tai sen lisäksi luodaan keskustalle uutta ilmettä muuttamalla Kitkantie osittain kävelykaduksi. Puolet kyselylomakkeen täyttäneistä kuusamolaisista kannatti Kitkantien muuttamista kävelykaduksi liikekeskustassa ja toinen puoli vastanneista tyytyisi nykytilanteeseen tai vain vähäisiin muutoksiin. Jälkimmäiseen ryhmään kuuluivat kaikki kyselyyn vastanneet liikkeenharjoittajat. Mielipidekyselyn tulokset julkaistiin paikallislehdessä lehdistötiedotteen pohjalta otsikolla "Melkein puolet kuusamolaisista tekisi Kitkantiestä kävelykadun".

Koska selvää tukea millekään liikennejärjestelyvaihtoehdolle ei haastatteluissa tullut, tarkennettiin luonnoksia ja tehtiin vertailu. Vaihtoehdot vertailuineen esiteltiin kuusamolaisille päättäjille - lautakunnille ja kunnanhallitukselle - 14.9.92. Myös näiden mielipiteet jakaantuivat; puheenvuoroja käytettiin kuitenkin enemmän kävelykatua vastaan kuin sen puolesta. Saadun palautteen perusteella työryhmä päätti jatkaa suunnittelua sen ratkaisun pohjalta, jossa kävelykatua ei esiinny. Syyskuussa paikallislehden artikkelit muuttuivat suunnittelulle selvästi kielteisemmiksi. Monissa artikkeleissa kritisoitiin voimakkaasti kävelykatuehdotusta.

2.4.2 Osallistumismenettelyn vaikutukset ratkaisujen ideoinnissa ja vaihtoehtojen vertailussa

Toinen kyselytutkimus selvitti mielipiteitä suunnittelijan laatimista vaihtoehtoisista ratkaisuista. Osallistumismenettely varmisti työryhmälle sen, että kuusamolaiset ovat työryhmän kanssa samaa mieltä suunnitelmavaihtoehtoisissa esitetyistä yleislinjoista. Selvä enemmistö asettui puoltamaan suunnitelmassa esitettyjä keskeisiä tavoitteita ajonopeuksien alentamisesta, liikenteen järjestämisestä kevyen liikenteen ehdoilla sekä rantojen parantamisesta virkistyskäyttöön.

Suunnitelmat tulivat hyvin kuusamolaisten tietoisuuteen. Vaihtoehtoisista keskusteltiin vilkkaasti ja paikallislehdessä oli runsaasti suunnitelmiin liittyviä artikkeleita. Päähuomio keskustelussa kiinnittyi Kitkantien kehittämistapaan. Tässä kysymyksessä mielipiteet erosivat jyrkästi. Erityisesti liikkeenharjoittajat, mutta myös monet kunnalliset päättäjät, vastustivat muutoksia.

Esitetyistä vaihtoehtoisista saadun palautteen perusteella ryhdyttiin laatimaan ratkaisuehdotusta. Osallistumismenettely vaikutti siihen, että jatkotyöskentelyn pohjaksi valittiin vaihtoehto, joka ei kovin voimakkaasti muuta nykyisiä liikenneolosuhteita. Ilman osallistumismenettelyä työryhmä olisi todennäköisesti valinnut jatkotyöskentelyyn radikaalimman vaihtoehdon, joka olisi ilmeisesti kohdannut myöhemmissä suunnitelman käsittelyvaiheissa enemmän vastustusta.

2.5 Ratkaisuehdotuksen laadinta

Tämän osavaiheen keskeinen tulos on 1 : 1000 -mittakaavainen suunnitelmapaketti, josta nähdään yleissuunnitelman tasolla ratkaisut Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön kehittämiseksi. Suunnitelmasta laadittiin tiivistelmäraportti, joka sisältää keskeiset tulokset suunnittelutyön alkuvaiheista, ratkaisuehdotuksen perusteluineen ja havainnekuvineen sekä toimenpideohjelman.

Osallistumissuunnitelman mukaan ratkaisuehdotuksesta tuli järjestää seuraavat tiedotustilaisuudet:

- kunnanhallituksen esittelytilaisuus
- yleinen tiedotustilaisuus, kohderyhminä suunnittelualueen asukkaat ja liikkeenharjoittajat
- lehdistötilaisuus.

2.5.1 Osallistuminen ratkaisuehdotuksen laadinnassa

Kuusamolaisten osallistuminen ratkaisuehdotuksen laadintaan toteutui toimintasuunnitelmassa esitettyä laajempaan.

Konsultin ehdotuksen pohjalta tarkennettiin ratkaisuehdotusta kahdessa työryhmän kokouksessa, minkä jälkeen siitä järjestettiin avoin keskustelutilaisuus 17.11.1992. Työryhmän jäsenet olivat esittelemässä suunnitelmia ja vastaamassa kuusamolaisten kysymyksiin. Esittelytilaisuuteen osallistuivat kutsuttuina lehdistön, liikkeenharjoittajien ja päättäjien edustajia.

Näyttely oli esillä sekä Kuusamon kunnanvirastolla että keskustan postissa kahden viikon ajan. Näyttelymateriaali sisälsi 1 : 1000 -mittakaavaisen suunnitelmakartan koko suunnittelualueelta sekä muutaman perspektiivikuvan havainnollistamaan suunnitelman sisältöä. Kuusamolaisten kannanottoja pyydettiin viiteen keskeiseen ratkaisuehdotukseen mielipidekyselyn avulla.

Ennen näyttelyn avaamista jaettiin 1200 keskustan talouteen tiedotuspaketti, joka sisälsi pienennöksen suunnitelmakartasta mittakaavassa 1 : 4000, suunnitelmaselostuksen, mielipidekyselyn sekä tietoa näyttelystä ja palvelupuhelimesta. Näyttelystä kerrottiin ennakoon myös paikallislehdessä otsikolla "Kuusamon keskustan suunnitelmat nähtäville maanantaina". Artikkelin perustui suunnittelijan laatimaan lehdistötiedotteeseen.

Tämä toinen näyttely saavutti lähes samanlaisen suosion kuin kesäkuussa 1992 järjestetty ensimmäinen näyttely. Kolmanteen mielipidekyselyyn saatiin vastauksia 113, joista seitsemässätoista vastaaja teki pyydettyä laajemman selvityksen ja käytti erillistä lomaketta mielipiteensä ilmaisemiseksi. Mielipidekysely analysoitiin periaatteella "samaa mieltä - eri mieltä - nykytilanne". Suunnitelmassa esitetyistä periaatteista ympäristön parantamiseksi ranta-alueilla olttiin lähes yksimielisiä. Muissa kysymyksissä kuten Kitkantien kehittämisperiaatteessa ja ajonopeuksia alentavissa rakenteellisissa toimenpiteissä mielipiteet sen sijaan hajaantuivat. Moniin ratkaisuehdotuksen yksityiskohtiin kohdistui vastustusta.



Kolmanteen mielipidekyselyyn vastanneista saatiin selville myös taustatietoja. Seuraavassa on kyselyyn vastanneiden yleisin liikkumistapa Kuusamon keskustassa ja ikäjakauma:

| Kulkutapa | % |
|---------------|----|
| Autolla | 44 |
| Polkupyörällä | 16 |
| Kävelen | 37 |
| Linja-autolla | 1 |
| Muuten | 2 |

| Ikäryhmä | % |
|----------|----|
| Alle 12 | 0 |
| 12 - 17 | 9 |
| 18 - 29 | 10 |
| 30 - 39 | 13 |
| 40 - 49 | 24 |
| 50 - 64 | 31 |
| Yli 65 | 13 |

Mielipidekyselyyn vastanneiden kulkumuotojakauma oli tässä kyselyssä lähes identtinen helmikuun asukaskyselyyn vastanneiden kanssa. Ikäjakauma sen sijaan poikkesi selvästi. Vastanneiden osuus ikäryhmissä yli 40 vuotta oli nyt huomattavasti suurempi kuin aikaisemmin. Vastaajista 65 prosenttia oli miehiä.

Mielipidekysely toi esille monia yksityiskohtia, joiden katsottiin parantavan suunnitelmaehdotusta ja edellyttivät sen tarkistamista.

Marras-joulukuussa 1992 kohdistivat liikkeenharjoittajat monissa eri yhteyksissä mielenkiintonsa ratkaisuehdotukseen. He järjestivät omia kokouksia ja esittivät kunnalle kymmenkohtaisen ohjelman siitä, miten ratkaisuehdotusta tulisi muuttaa, jotta se ottaisi paremmin huomioon yrittäjien tarpeet. Yrittäjien laatiman muistion pohjalta pidettiin 4.1.1993 asiasta kunnan ja liikkeenharjoittajien välillä neuvottelu. Toinen neuvottelu muistion pohjalta pidettiin kunnan, tielaitoksen ja konsultin kesken 15.1.1993.

Työryhmän kokouksessa 9.2.1993 käsiteltiin suunnitelmaehdotuksen tarkistamista konsultin laatiman ehdotuksen pohjalta. Se oli esille nousseiden seikkojen suhteen eräänlainen kompromissiehdotus, jossa edelleen pyrittiin osoittamaan keinot tavoitteiden saavuttamiseksi, mutta ratkaisuihin mahdollisuuksien mukaan oli otettu huomioon myös liikkeenharjoittajien vaatimukset. Tarkistetussa ratkaisuehdotuksessa muutettiin monia yksityiskohtia; erityisesti liittymäjärjestelyjä muutettiin lähemmäksi nykyistä tilannetta ja viheralueita pienennettiin tiealueilla.

Maaliskuussa kunta lähetti ratkaisuehdotuksen lausuntokierrokselle. Lausunnot pyydettiin Kuusamon kunnanhallitukselta, ympäristö-, elinkeino- ja tekniseltä lautakunnalta sekä Oulun tiepiiriltä, Pohjois-Pohjanmaan liitolta, Oulun vesi- ja ympäristöpiiriltä sekä Oulun lääninhallitukselta.

Lautakuntien, tiepiirin sekä vesi- ja ympäristöpiirin lausunnot suunnitelma-luonnoksesta saatiin huhti-toukokuussa. Lisäksi Koillismaahan Osuuskauppa,

Kuusamon Taksiasema ja Kuusamon Yrittäjät ry. lähettivät tässä vaiheessa omat kannanottonsa suunnitelmasta. Kuusamon lautakuntien mielipiteissä oli jyrkkiä eroja. Ympäristölautakunta piti suunnitelmassa esitettyjä periaatteita hyvinä, kun taas elinkeinolautakunnan mielestä suunnitelman hyväksyminen esitetyssä muodossa ei miltei osin vastaa Kuusamon kunnan tavoitteita ja etuja.

Kuusamon kunnanhallitus käsitteli suunnitelmaluonnosta ensimmäisen kerran 19.5.1993 pidetyssä seminaarissa. Kunnanhallitus esitti muutettavaksi suunnitelmaa viidessä merkittävässä yksityiskohdassa. Työryhmä kokoontui 3.6.1993 käsittelemään muutosehdotusta. Kokouksessa päätettiin, että vaikka alkuperäistä lausuntokierroksella ollutta suunnitelmaa pidettiin parempana ratkaisuna, niin sitä voidaan edelleen muuttaa kunnanhallituksen ehdotuksen mukaiseksi tinkimällä hieman työn alussa asetetusta tavoitetasosta. Samalla nähtiin, että suunnitelman lopullinen hyväksyntä kunnassa on näiden tarkistusten jälkeen helpompi saavuttaa. Ratkaisuehdotukseen tehdyt muutokset kunnanhallituksen käsittelyn aikana olivat seuraavat:

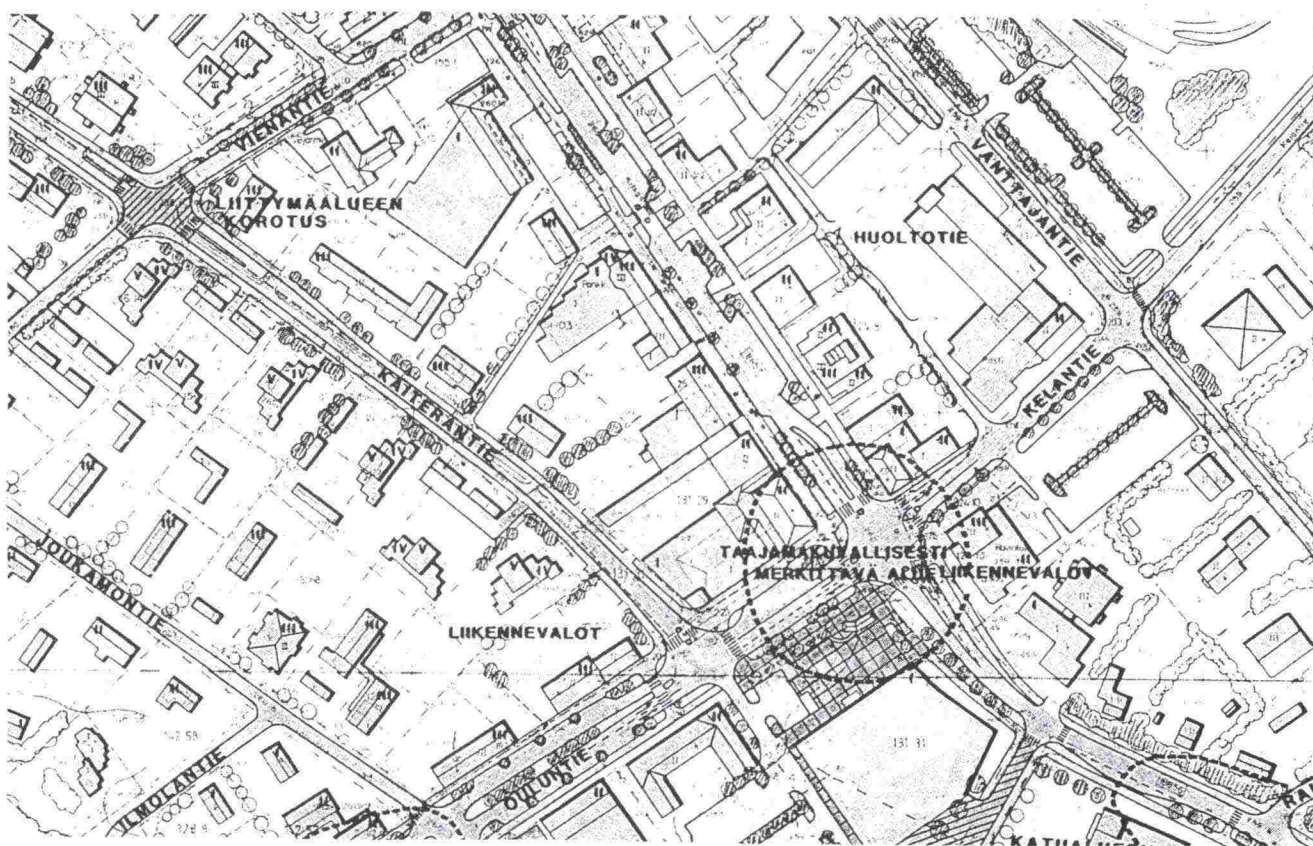
- Ouluntien - Oulangantien - Nuottatien liittymä esitetään varustettavaksi liikennevaloilla kiertoliittymän sijasta.
- Tavaratalo Sokoksen huoltoliikennealuetta laajennetaan ja liittymiä pysäköintialueelle lisätään.
- Tori säilytetään nykyisellä paikalla.
- Oulangantien varresta poistetaan kevyen liikenteen väylä kansanopiston kohdalta.
- Ajoradan kavennuksia Maaseläntiellä ja Vienantiellä vähennetään.



Kuusamon kunnanhallitus hyväksyi suunnitelman tarkistetussa muodossa 21.6.1993.

Kuusamon kunnanvaltuusto jätti suunnitelman pöydälle ensimmäisessä kokouksessaan 28.6.1993. Muutamia suunnitelman yksityiskohtia tarkistettiin edelleen ennen seuraavaa kunnanvaltuuston kokousta 6.9.1993. Tällöin suunnitelmasta käytiin kahden tunnin vilkas keskustelu. Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleissuunnitelma hyväksyttiin lopulta valtuustokäsittelyyn tullessa muodossa äänestyksen jälkeen äänin 34 - 9. Vähemmistöön jääneet eivät olisi hyväksyneet Kitkantielle esitettyjä muutoksia. Kunnanvaltuusto edellytti suunnitelman hyväksyessään, että erityistä huomiota jatko-suunnittelussa on kiinnitettävä keskeisiin kiistakysymyksiin; Ouluntien liittymäjärjestelyihin ja Kitkantien nykyisten pysäköintipaikkojen säilyttämiseen.

Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleissuunnittelun suunnitteluprosessin ja ratkaisuehdotuksen esittelevä raportti julkaistiin ja se jaettiin tiedoksi 11.10.1993 Kuusamon keskustan 3000 talouteen. Jakelualue oli siis hieman laajempi kuin suunnittelualue. Kirjoittelu asiasta paikallislehdessä jäi melko vähäiseksi. Heti raportin jakelun jälkeen Helsingin yliopiston liikennepsykologian laitos teki tutkimuksen, jossa selvitettiin, miten kuusamolaiset kokivat mahdollisuutensa vaikuttaa suunnitteluun ja mitä mieltä he olivat suunnitelmasta. Nämä tulokset on raportoitu julkaisussa "Kuusamon keskustan liikennejärjestelyt ja ympäristö; yleissuunnittelu asukkaiden näkökulmasta" (TIEL 3200208).



2.5.2 Osallistumismenettelyn vaikutukset ratkaisuehdotuksen laadinnassa

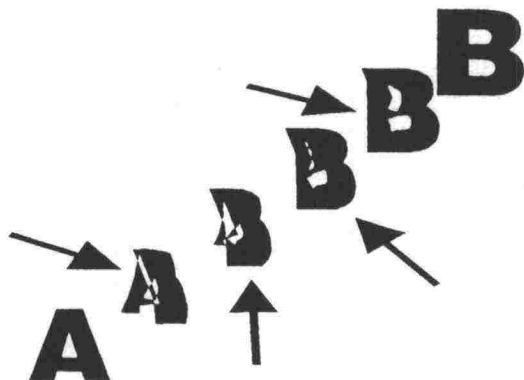
Ratkaisuehdotusten laatimisessa hyödynnettiin asukkaiden, liikkeenharjoittajien, viranhaltijoiden ja luottamushenkilöiden asiantuntemusta. Työryhmän tuli tässä vaiheessa sovittaa yhteen erilaisia ratkaisuja ja luoda synteesi. Suunnittelijoiden tehtävänä oli toimia eräänlaisina neuvonantajina, jotka analysoivat ja vertailivat esiin tulleita ratkaisuvaihtoehtoja sekä esittivät mielestään parhaan vaihtoehdon perusteluineen. Ristiriitatilanteet pyrittiin käymään läpi neuvotellen.

Suunnitteluprosessin kolmas kyselytutkimus selvitti mielipiteitä ratkaisuehdotuksesta. Osallistumismenettely varmisti työryhmälle sen, että suunnitelmassa esitetyistä yleislinjoista oltiin edelleen laajasti samaa mieltä. Koska suunnitelmaehdotus sisälsi tässä vaiheessa jo ratkaisuja lukuisiin yksityiskohtiin, varsin moneen suunnitelman kohtaan kuusamolaisilla löytyi myös huomauttamista.

Ratkaisuehdotuksesta keskusteltiin vilkkaasti erityisesti näyttelyn aikana marraskuussa 1992 sekä luottamusmieskäsittelyn aikana keväällä 1993. Paikallislehdessä oli monia ehdotukseen liittyviä artikkeleita. Aluksi päähuomio keskustelussa kiinnittyi edelleen Kitkantien kehittämisperiaatteeseen, mutta huomio laajeni myöhemmin moniin muihinkin suunnitelman kohtiin. Näitä olivat erityisesti pääväylien liittymäjärjestelyt, torin sijainti ja teiden rakenteelliset ratkaisut ajonopeuksien alentamisessa.

Suunnitelmaehdotuksesta saatu palaute muokkasi siihen sisältyviä yksityiskohtia. Tämä suunnitteluvaihe kesti huomattavasti arvioitua kauemmin. Laaja osallistumismenettely aiheutti suunnitteluajatauluun yli puolen vuoden viivästymisen. Alkuperäisen aikataulun mukaan suunnitelman piti olla valmis joulukuun 1992 loppuun mennessä. Työryhmässä päätettiin kuitenkin odottaa lausuntokierroksen tulokset ennen suunnitelmaraportin painamista ja ottaa huomioon lausunnot suunnitelman sisällössä.

Lausuntokierroksen kuluessa suunnittelijat laativat useita vaihtoehtoisia ratkaisuehdotuksia. Suunnittelijoiden työpanos lausuntokierroksen kuluessa oli laajan osallistumismenettelyn vuoksi selvästi suurempi kuin perinteisessä suunnitteluprosessissa.



3 SUUNNITTELUPROSESSIN ANALYYSI

3.1 Osallistumismenettelyllä saavutetut edut

Avoimen suunnitteluprosessin keskeinen tavoite oli kansalaisten tietojen ja toiveiden saaminen mukaan suunnitteluprosessiin sekä mahdollisimman käyttäjäystävällisen ja hyväksyttävän suunnitelman laatiminen.

Nykytilanteen ongelma-analyysivaiheessa saatiin laajalle jaetulla mielipidekyselyllä selville eri ryhmien (asukkaat, liikkeenharjoittajat, koululaiset, luottamusmiehet) asettamat painotukset. Tavoitteet asetettiin yhteisessä seminaarissa, jossa eri ryhmät vaikuttivat tasapuolisesti lopputulokseen. Tässä vaiheessa suunnitteluprosessia vallitsi vielä laaja yksimielisyys niin ongelma-analyysistä kuin tavoitteistakin. Osallistumismenettely ohjasi jatkotyötä kuusamolaisten tärkeiksi kokemuksiin asioihin.

Osallistumismenettely vaikutti ratkaisujen ideoinnissa siihen, että jatkotyöskentelyn pohjaksi valittiin vaihtoehto, joka ei kovin voimakkaasti muuta nykyisiä liikenneoloja. Ilman tätä avointa suunnitteluprosessia työryhmä olisi todennäköisesti valinnut jatkotyöskentelyyn radikaalimman, enemmän nykytilannetta muuttavan vaihtoehdon, joka olisi kohdannut myöhemmissä suunnitelman julkistamisvaiheissa enemmän vastustusta.

Ratkaisuehdotusta laadittaessa osallistumismenettely varmisti työryhmälleen, että suunnitelmassa esitetyistä yleislinjoista oltiin edelleen laajasti yhtä mieltä. Koska suunnitelmaehdotus sisälsi tässä vaiheessa jo ratkaisuja lukuisiin yksityiskohtiin, kuusamolaisilla löytyi myös huomauttamista varsin monien suunnitelman kohtaan. Ratkaisuehdotusta muutettiin paremmin paikalliset olot, erityisesti liikkeenharjoittajien tarpeet huomioon ottavaksi.

Suunnittelussa oli tavoitteena saada palautetta liikennejärjestelyjen kehittämisestä, ympäristökysymyksistä ja taajamakuva-asioista. Suunnitelma saatiinkin erityisesti näissä kysymyksissä paikallisten asukkaiden tietoisuuteen paremmin kuin tavallisessa suunnittelumenettelyssä. Tätä projektia seuraavat suunnitteluvaiheet, kuten rakennuskaavan muutokset ja yksityiskohtaisemmat tiesuunnitelmat, saadaan todennäköisesti viedyksi helpommin ja ristiriidattomammin läpi, koska yleissuunnitelmassa esitetyistä yleisistä periaatteista ollaan nyt yksimielisempiä ja suunnitteluprosessin aikana on ratkaistu jo monia ongelma-kohteita yksityiskohtaisesti.

Suunnittelussa päästiin kaksisuuntaiseen tiedonvälitykseen. Kuusamolaisille annettiin tietoja suunnitelmasta, heidän mielipiteensä kuultiin ja ne vaikuttivat lopputulokseen. Osallistumisen laajuus oli perinteiseen suunnitteluprosessiin verrattuna moninkertainen.

Osallistumismenettelyn seuranta tutkimuksen mukaan suunnitteluprosessi saatiin hyvin kuusamolaisien tietoisuuteen ja he olivat tyytyväisiä saatavissa olleeseen tiedon määrään. Paikallislehti oli projektin aikana tärkein tietolähde.

3.2 Ongelmat ja epäonnistumiset osallistumismenettelyssä

Yleissuunnitelman viimeistely oli vaikeampaa ja paljon enemmän aikaa vievää kuin tavallisessa suunnitteluprosessissa. Alkuperäisen suunnitteluohjelman mukainen suunnittelu-aikataulu oli laadittu kahdelletoista kuukaudelle. Toteutuma oli kaksikymmentä kuukautta. Suunnittelu eteni viimeiseen vaiheeseen eli ratkaisuvaihtoehdon laatimisen aloittamiseen saakka alkuperäisen aikataulun mukaisesti. Kahdeksan kuukauden viive johtui ratkaisuehdotuksen hiomisesta sellaiseen muotoon, että se voitiin hyväksyä kunnallisessa päätöksentekojärjestelmässä.

Suunnittelun avoimuus nosti esiin myös ristiriitoja. Vaikka ryhmät olivat melko yksimielisiä ongelmista ja tavoitteista, niin keinoista ja toimenpiteistä tavoitteiden toteuttamiseksi syntyi jyrkkiä erimielisyyksiä, samoin suunnittelijoiden ja eräiden ryhmien välillä. Ristiriidat olisivat ilmeisesti vähentyneet, jos vaihtoehtoisten ratkaisumallien kehittelyyn ja vaikutusten vertailuun olisi käytetty enemmän resursseja. Suunnitteluprosessia aloitettaessa arvioitiin virheellisesti, että laaja osallistumismenettely ongelma-analysissä ja tavoitteiden asettelussa karsii tutkittavia vaihtoehtoja ja yksilöi jatkosuunnittelun tiettyyn, kuusamolaisien haluamaan ratkaisuun.

Mielipidekyselyt ohjasivat hyvin pitkälle suunnitteluprosessia ja eri ryhmät pääsivät niissä esille lähes samalla painoarvolla. Liikkeenharjoittajien mielipitteet vaikuttivat kuitenkin suunnitteluprosessin loppuvaiheessa ehkä liiankin korostuneesti lopputulokseen, sillä ratkaisuehdotusta muotoiltiin erityisesti heidän tärkeiksi kokemiansa asioiden perusteella. Tämä oli toisaalta luonnollista, sillä loppuvaiheessa he osallistuivat aktiivisesti suunnitelman arviointiin.

Lehdissä olleiden artikkeleiden mukaan kuusamolaiset (erityisesti liikkeenharjoittajat ja luottamusmiehet) eivät olleet tyytyväisiä vaikutusmahdollisuuksiinsa. Heidän mielestään suunnittelun lopputuloksessa ei näkynyt riittävästi heidän mielipiteensä. Toisaalta suunnittelijan näkemyksen mukaan lopputulos on kompromissi prosessin kuluessa esille tulleista mielipiteistä, tavoitteista ja keinoista. Useat paikallislehden artikkelit suhtautuivat prosessin jälkipuoliskolla yksipuolisen kielteisesti suunnitteluun.

Ratkaisuvaihtoehtoja ja -ehdotusta esitteleviin tilaisuuksiin osallistuneista suurin osa oli niitä, joiden omaa etua suunnittelu välittömästi koski. Tämä johti keskustelun väistämättä yksityiskohtiin, vaikka tarkoituksena oli laatia periaateratkaisut hahmottava yleissuunnitelma.

Suunnitelmien havaintomateriaalin (suunnitelmakartat, havainnekuvat) valmistamiseen suunnittelijat kiinnittivät erityistä huomiota. Näyttelyssä monelle



kuusamolaiselle oli kuitenkin edelleen ongelmana suunnitelmien ymmärrettävyys.

3.3 Kustannukset

Olennaista osallistumismenettelyn kannalta on se, että osallistujille tarjotaan riittävästi ja ymmärrettävästi tietoa sekä, että heille annetaan aikaa asioihin perehtymiseen. Suunnittelijalla täytyy olla riittävästi aikaa osallistumismenettelymateriaalin tuottamiseen ja tulosten analysointiin. Tässä projektissa osallistumismenettely vaati selvästi enemmän resursseja kuin mihin työtä aloitettaessa varauduttiin.

Osallistumismenettelyä varten oli projektissa oma budjetti. Kustannuksista vastasivat Kuusamon kunta, Oulun tiepiiri ja tielaitoksen keskushallinto. Osallistumismenettelyn kustannuksiin sisällytettiin erilaisten esittely-, tiedotus- ja lehdistötilaisuuksien valmistelu, niihin osallistuminen sekä tulosten analysointi. Normaalia suunnittelua ja työryhmän kokousten valmistelua ei laskettu osallistumismenettelyksi.

Osallistumismenettelyn kustannuksiksi arvioitiin suunnittelutyötä aloitettaessa 100 000 mk. Lopullisiksi kustannuksiksi muodostui 160 000 mk. Kustannukset jakaantuivat viiteen keskeiseen vaiheeseen seuraavasti:

- | | |
|-------------------------------|-----------|
| • toimintasuunnitelma | 10 000 mk |
| • nykytilanteen analyysi | 45 000 mk |
| • tavoitteiden asettelu | 25 000 mk |
| • ratkaisujen ideointi | 30 000 mk |
| • ratkaisuehdotuksen laadinta | 50 000 mk |

Osallistumismenettely nosti suunnittelukustannuksia tässä projektissa 20 prosenttia verrattuna tavanomaiseen suunnitteluprosessiin.

4 JOHTOPÄÄTÖKSET

Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleissuunnitelma on ensimmäisiä tielaitoksen taajamasuunnitteluhankkeita, jossa pyrittiin laajaan suunnittelusta tiedottamiseen ja kansalaisten aktivoimiseen mielipiteidensä ilmaisuun. Projektia voidaan pitää myönteisenä esimerkkinä tielaitoksen ja kunnan pyrkimyksestä aikaisempaa avoimempaan, osallistuvampaan ja vuorovaikutteisempaan suunnitteluprosessiin.

Aikaisempaan suunnittelukäytäntöön verrattuna Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleissuunnitelma edusti varsin avointa ja kansalaisia kuuntelevaa linjaa. Asukkaiden vaikutusmahdollisuudet lisääntyivät, mutta täydellistä vuorovaikutusta ei saavutettu eikä todelliseen neuvottelukumppanuuteen ylletty. Tämä projekti oli kuitenkin merkittävä askel suunnittelun ja päätöksenteon demokratisoimiseksi.

Kuusamon hankkeessa avoimuuden tarkoituksena oli erityisesti jakaa kansalaisille informaatiota ja saada heiltä suunnittelun kannalta hyödyllistä tietoa. Osallistumismenettelyn tavoitteena oli myös saada kannatusta suunnittelun lopputulokselle ja näin ollen lievittää konflikteja tämän projektin seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Tässä vaiheessa laaja osallistumismenettely johti kuitenkin monien aikaa kuluttavien ristiriitojen esille tulemiseen.

Paikallislehdet ovat tärkeitä tiedotuskanavia. Informaatio suunnittelun kulusta menee hyvin asukkaiden tietoon suunnittelijan valmistelemien tiedotteiden avulla. Kansalaisten oman mielikuvan muodostumiseen projektista on tärkeänä tekijänä lehden ottama linja suunnitteluprojektiin. Tämän projektin loppuvaiheessa lehdet hakivat uutis- ja myyntiarvoa artikkeleilleen, joista kaikki eivät välttämättä perustuneet oikeaan tietoon.

Keski-ikäiset miehet olivat aktiivisimpia osallistumaan suunnitteluprosessiin. Liikkeenharjoittajat olivat ryhmänä aktiivisimpia.

Tämän osallistumismenettelyn perusteella näyttää siltä, että eri osallistujaryhmille kannattaa järjestää omia tilaisuuksia. Eri ryhmillä on erilaisia tarpeita ympäristön suhteen, mikä johtaa väistämättä ristiriitatilanteisiin yleissuunnitteluvaiheessa. Kompromissiratkaisujen löytäminen tässä suunnitteluvaiheessa auttaa kuitenkin hyvään lopputulokseen pääsemiseen myös myöhemmässä suunnittelussa ja itse rakentamisessa.



"Mutta ainahan asiat pitäisi näin hoitaa."

KIRJALLISUUTTA

Lehtonen, M. 1991. Kansalaisten osallistuminen tiesuunnitteluun. Muurla - Lohjanharju vaihtoehtoselvityksen arviointi. Helsinki: Tiehallitus, Kehittämiskeskus. (Tielaitoksen selvityksiä 36/1991)

Leskinen, A. 1991. Toiminto- ja tavoiteanalyysi

Kukkonen, H. 1990. Käyttäjänäkökulman vaikutuksia tiesuunnitteluun

Tiehallitus 1990. Vaiheistettu päätöksenteko, selvitys suunnitteluprosessin uudistamisesta. Helsinki.

Kuusamon kunta, Oulun tiepiiri, Suunnittelukolmio Oy 1993. Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleissuunnitelma. Oulu.

Kujala, S. 1993. Kuusamon keskustan liikennejärjestelyt ja ympäristö; yleissuunnittelu asukkaiden näkökulmasta. Helsinki: Tielaitos, tienpidon suunnittelu. (Tielaitoksen selvityksiä 84/1993). ISBN 951-47-8766-8, TIEL 3200208

LIITTEET

- Liite 1. Keskeiset tapahtumat osallistumismenettelyssä
- Liite 2a. Mielipidekysely 17. - 18.2.1992; liikkeenharjoittajat
- Liite 2b. Mielipidekysely 16.6.1992
- Liite 2c. Mielipidekysely 16. - 27.11.1992
- Liite 3. Nelikenttäanalyysi, seminaarin tulos 30.4.1992
- Liite 4. Tavoitteet, työryhmän ehdotus 1.6.1992
- Liite 5a. Lehdistötiedote 17.2.1992
- Liite 5b. Lehdistötiedote 7.4.1992
- Liite 5c. Lehdistötiedote 23.4.1992
- Liite 5d. Lehdistötiedote 16.6.1992
- Liite 5e. Lehdistötiedote 7.9.1992
- Liite 5f. Lehdistötiedote 12.11.1992
- Liite 5g. Tiedote 7.10.1993

KUUSAMON KESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELYJEN JA YMPÄRISTÖN YLEISSUUNNITELMA

Keskeiset tapahtumat osallistumismenettelyssä

| Suunnitteluvaihe | Työryhmän kokoukset | Osallistumismenettely |
|---|--|---|
| 1. Toimintasuunnitelma <i>Tammikuu - Helmikuu 1992</i> | 1/92 15.01.92 | 17.02.92 Lehdistötiedote 17.02.92 Tiedotustilaisuudet kunnanhallitukselle ja vammaisneuvostolle 18.02.92 Tiedotustilaisuus peruskoululaisille 24.02.92 Tiedotustilaisuus lautakunnille ja kunnan virkamiehille |
| 2. Nykytilanteen analyysi <i>Helmikuu - Maaliskuu 1992</i> | 2/92 13.03.92 | 17.02.92 Mieli-pidekysely 07.04.92 Lehdistötiedote |
| 3. Tavoitteet <i>Huhtikuu - Toukokuu 1992</i> | | 23.04.92 Seminaari 23.04.92 Lehdistötiedote |
| 4. Ratkaisujen ideointi ja vaihtoehtojen vertailu <i>Toukokuu - Syyskuu 1992</i> | 3/92 01.06.92 4/92 11.08.92 | 16.06.92 Lehdistötiedote 16.06.92 Tiedotustilaisuudet kunnanhallitukselle, lautakunnille, kunnan virkamiehille ja liikkeenharjoittajille 16.06.-11.08.92 Näyttely 16.06.-11.08.92 Mieli-pidekysely 07.09.92 Lehdistötiedote 14.09.92 Tiedotustilaisuudet kunnanhallitukselle ja lautakunnille |
| 5. Ratkaisuehdotuksen laadinta <i>Syyskuu 1992 - Lokakuu 1993</i> | 5/92 25.09.92 6/92 27.10.92 7/92 09.12.92 1/93 09.02.93 2/93 03.06.93 3/93 21.12.93 | 12.11.92 Lehdistötiedote 16.11.-27.11.92 Näyttely 16.11.-27.11.92 Mieli-pidekysely 17.11.92 Tiedotustilaisuudet liikkeenharjoittajille, luottamusmiehillle ja kunnan virkamiehille 31.12.92 Ydinkeskustan yrittäjien liikennetyöryhmän muistio 04.01.93 Neuvottelu, kunta/liikkeenharjoittajat 15.01.93 Neuvottelu, kunta/tielaitos/konsultti 31.03.93 Elinkeinolautakunnan lausunto 08.04.93 Oulun vesi- ja ympäristöpiirin lausunto |
| 5. Ratkaisuehdotuksen laadinta <i>Syyskuu 1992 - Lokakuu 1993</i> | | 15.04.93 Teknisen lautakunnan lausunto 20.04.93 Ympäristölautakunnan lausunto 11.05.93 Oulun tiepiirin lausunto 21.06.93 Kunnanhallitus hyväksyy suunnitelman 06.09.93 Kunnanvaltuusto hyväksyy suunnitelman 11.10.93 Loppuraportti jaetaan kuusamolaisille |

| Paikallislehden artikkelit | |
|----------------------------|---|
| 18.02.92 | Asukkaat mukaan suunnitteluun |
| 09.04.92 | Kuusamolaiset arvostavat kirkkoa ja rantojaan |
| 09.04.92 | Kaiterantie ei poistanut ruuhkia Kitkantieltä |
| 24.04.92 | Kuusamon keskusta on sekava ja ilmeetön |
| 27.04.92 | Keskustan yhtenäisyys hankala saavuttaa |
| 17.06.92 | Kuusamolaiset saavat valita keskustansa ilmeen |
| 18.06.92 | Kävelykatu ja puistoilme saivat kuusamolaiset puolelleen |
| 22.06.92 | Kuusamon keskusta ei anna hyvää kuvaa luontokunnasta |
| 23.07.92 | Kitkantien ruuhkiin helpotusta uusilla liikennejärjestelyillä |
| 20.08.92 | Torangin tornitalojen kohtalo ratkeaa kunnanvaltuustossa |
| 20.08.92 | Torangin tornitaloista yksittäinen nyppylä |
| 25.08.92 | Tornitalo nousee Torankiin ehkä jo vuoden päästä syksyllä |
| 01.09.92 | Torangin risteyksen kaava hyväksyttiin tornitaloineen |
| 10.09.92 | Melkein puolet kuusamolaisista tekisi Kitkantiestä kävelykadun |
| 11.09.92 | Kävelykatu ei sovellu Kuusamon keskustaan |
| 18.09.92 | Keskustan hajauttaminen käy kalliiksi kaikille |
| 18.09.92 | Kuusamon keskustan yrittäjiltä tyly tuomio kävelykatusuunnitelmille |
| 21.09.92 | Valtuutetuista saa hakemalla hakea kävelykadun puolestapuhujia |
| 21.09.92 | Vanhassa vara parempi |
| 23.09.92 | Kävelykadulla kuohuu |
| 23.09.92 | Kävelykadusta ollaan luopumassa |
| 09.10.92 | Kävelykatu unohdetaan Kuusamon keskustasta |
| 12.10.92 | Liikenteen ohjauksella autioitetaan keskustaa |
| 09.11.92 | Keskustan liikennesuunnitelma pian nähtävillä |
| 13.11.92 | Kyllä kansa tietää suunnittelunkin suunnan |
| 13.11.92 | Kuusamon keskustan suunnitelmat nähtävillä maanantaina |
| 18.11.92 | Kuusamon keskustan suunnitelmaa hämmästeltiin suureenkin ääneen |
| 19.11.92 | Risteyksistä suurin pullonkaula keskustaan |
| 24.11.92 | Keskiviheriöt pois |
| 24.11.92 | Säästetään nyt, kun se vielä on halpaa |
| 27.11.92 | Ydinkeskustan liikennesuunnitelma ei kelvannut yrittäjille vielääkään |
| 01.12.92 | Vainajille mutkia matkaan |
| 15.12.92 | Liikenteenjakajat karsitaan keskustan suunnitelmasta |
| 24.03.93 | Kuusamon keskustan suunnitelmat eivät ole muuttuneet luvatusi |
| 26.03.93 | Kuusamon keskustan asema säilytettävä |
| 01.04.93 | Elinkeinolautakunta tyrmää esitetyn liikennesuunnitelman |
| 19.04.93 | Tekninen lautakunta hyväksyi keskustan kaavas suunnitelman |
| 22.04.93 | Ympäristölautakunnan mielestä Kitkantien kehittämissuunnitelmat kannattavia |
| 25.05.93 | Pyörätie unohdettu, patsas sen sijalle |
| 28.05.93 | Kuusamon yrittäjät jatkavat tiukkaa liikennelinjaansa |
| 22.06.93 | Luottamusmiehet eivät halua luopua keskustan P-paikoista |
| 29.06.93 | Kiistanalainen liikennesuunnitelma siirtyi syksyllä hyväksyttäväksi |
| 08.07.93 | "Kävelykatujuhlat" höpöhommaa |
| 31.08.93 | Liikennejärjestelyt maanantaina valtuustoon |
| 07.09.93 | Keskustan uudet liikennesuunnitelmat läpi pienin muutoksin valtuustossa |
| 19.10.93 | Tielaitos tutkii kuusamolaisten vaikutusmahdollisuuksia |
| 20.10.93 | Turhan liki |

KUUSAMON KESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELYJEN JA YMPÄRISTÖN YLEIS-SUUNNITELMA

Liikkeenharjoittajille

Liike _____

Kuusamon keskusta uudistuu! Kuusamon kunta ja Oulun tiepiiri ovat aloittaneet keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön suunnittelun. Tavoitteena on turvallinen liikenne ja viihtyisä ympäristö. Suunnittelu on avointa. Kuusamon keskustaa ei suunnitella suljettujen ovien takana. Kerromme suunnittelun etenemisestä jatkuvasti.

Voit aloittaa osallistumisesi Kuusamon kehittämiseen vastaamalla tähän kyselyyn. Myöhemmin järjestämme tiedotustilaisuuksia suunnittelun edetessä.

Tämä kysely on tarkoitus jakaa ja kerätä suunnittelijoiden toimesta 17-18. 2. 1992. Mikäli et ole tällöin tavoitettavissa, voit palauttaa kyselyn postitse.

Kiitos yhteistyöstä!

Kuusamon kunta
Oulun tiepiiri
Suunnittelukolmio Oy

LIITE 2a
1(2)

Vastaan-
ottaja
maksaa
posti-
maksun

SUUNNITTELUKOLMIO OY

Vastauslähetyks
Sopimus 90100/227

90100 OULU 10

Rengasta oikea vaihtoehto tai vastaa kirjoittamalla.

Miten yleensä liikut Kuusamon keskustassa?

- 1 autolla
- 2 polkupyörällä
- 3 kävellen
- 4 linja-autolla
- 5 muuten, miten? _____

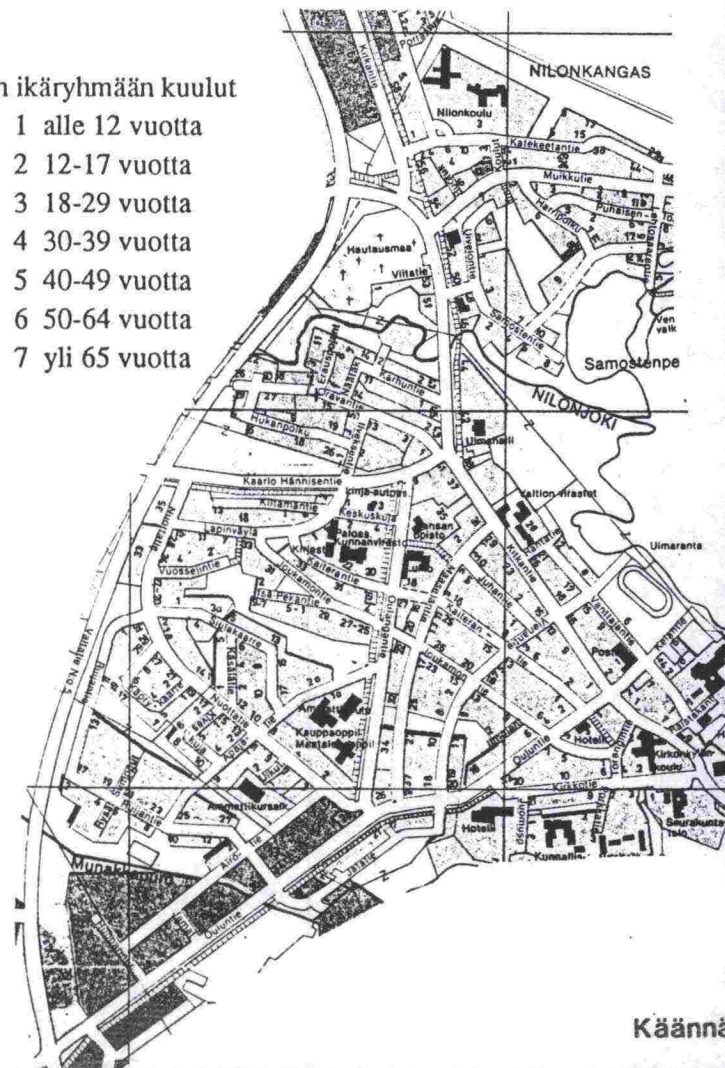
1 a. Merkitse oheiseen karttaan ympäröimällä tai kirjoita Kuusamon keskustan leimaa-antavin kaunein ja tärkein paikka tai rakennus. Perustele, mikäli haluat.

1 b. Merkitse oheiseen karttaan rastilla tai kirjoita paikka tai rakennus, johon itselläsi liittyy tärkeitä muistoja tai tapahtumia. Perustele, mikäli haluat.

1 c. Piirrä oheiseen karttaan reitti tai mainitse paikka, joka mielestäsi sopisi hyvin leppoisaan sunnuntaikävelyyn, vaikkapa ulkopaikkakuntalaisen seurassa.

Mihin ikäryhmään kuulut

- 1 alle 12 vuotta
- 2 12-17 vuotta
- 3 18-29 vuotta
- 4 30-39 vuotta
- 5 40-49 vuotta
- 6 50-64 vuotta
- 7 yli 65 vuotta



Käännä

2. Mitkä ovat mielestäsi Kuusamon keskustan liikenteen vaarallisimmat paikat? Miten parantaisit tilannetta?

3. Missä Kuusamon keskustan liikenne ei suju? Miksi? Parannusehdotuksesi

4. Mikä on rumaa tai epäviihtyisää Kuusamon keskustassa? Miten sitä voisi muuttaa viihtyisämmäksi? Millaisen haluaisit keskustan olevan?

5. Pitäisikö Kitkantielle tehdä jotain? Minkälaiseksi toivoisit sen muuttuvan tulevaisuudessa?

6 a. Miten lähiympäristössä voitaisiin liikenne- ja pysäköintisuunnittelulla parantaa liikkeesi toimintaedellytyksiä?

6 b. Entä muulla ympäristön hoidolla?

6 c. Mitä luulet asiakkaittesi toivovan?

Kuusamon kunta
Oulun tiepiiri
Suunnittelukolmio Oy

MIELIPIDEKYSELY 16.6.1992

Hyvä kuusamolainen!

Nyt on ratkaistava, miten Kuusamon keskustaa kehitetään. Vaihtoehtoja on karkeasti ottaen kaksi: kehitetäänkö liikenne- ja asuinympäristöä ongelmallisia katu-tiloja parantamalla vai luodaanko keskustalle uusi ilme muuttamalla Kitkantie osaltaan kävelykaduksi.

Kuusamon keskustan liikenteen ja ympäristön yleissuunnitelman laadintatyössä on edetty nyt vaiheeseen, jossa tämä keskeinen valinta on tehtävä. Valinnan pohjaksi on laadittu kaksi vaihtoehtoista suunnitelmaa, joiden perusteella toivomme Sinun ilmaisevan mielipiteesi.

Vaihtoehto 1 muistuttaa eniten nykytilannetta. Eniten muuttuvat Kitkantie ja Ouluntie keskusta-alueella. Nykyiset pitkät, suorat ja yksitoikkoiset katunäkymät katkaistaan erottamalla ajokaistat istutuskaitoin ja muuttamalla ajorata loivasti mutkittelevaksi. Näin autojen ajonopeudet laskevat ja liikenneturvallisuus paranee. Asiakaspysäköinnin tarpeisiin jätetään riittävä määrä pysäköintipaikkoja.

Kaiterantien ajorataa kavennetaan istuttamalla puurivi. Kadun risteysalueet korotetaan.

Liikennejärjestelyt siirtävät Kitkantien huippuliikenteestä noin 200 autoa Oulangantielle ja Kaiterantielle. Kitkantien ruuhkahipuksi jää 1900 autoa/tunti.

Ouluntien, Kitkantien, Oulangantien ja Kaiterantien parantaminen maksaa tässä vaihtoehdossa 8-10 miljoonaa markkaa.

Vaihtoehto 1B sisältää edellisen lisäksi siltayhteyden Kirkkosaaren kautta Lahden-
taukseseen. Ruuhka-aikoina siltaa käyttäisi 500 autoa tunnissa, ja Kitkantien huippukuormitus vähenisi 1700 autoon/tunti. Perusvaihtoehdon tietyt ja silta maksaisivat 16-24 miljoonaa markkaa, siltaratkaisusta riippuen.

Vaihtoehto 2 perustuu kävelykaturatkaisuun. Kitkantie muuttuisi kävelyalueeksi Vientien ja Ouluntien väliltä. Kävelyalue yhdistäisi näin vanhan ja uuden torin toisiinsa. Yrittäjille tarjoutuu mahdollisuus perustaa torimyyntipisteitä nykyisten liikkeiden kohdalle. Talven aikana kävelykatu voitaisiin muuttaa autoliikennekaduksi, kuitenkin säilyttäen riittävästi tilaa kevyelle liikenteelle.

Kävelykadulta poistuva liikenne sijoittuisi yksisuuntaiselle katukehälle Vientie-Kaiterantie-Ouluntie-Vanttajantie. Kävelykatu ratkaisu siirtää myös Kitkantien autokaduksi jäävältä osalta liikennettä Oulangantielle ja Kaiterantielle ruuhka-huipussa noin 300-400 autoa tunnissa. Tällöin Kitkantien liikenteeksi jää noin 1700 autoa/tunti.

Kävelykadulta poistuvat pysäköintipaikat korvataan tonttipysäköinnillä ja rakentamalla kävelykadun päihin pysäköintialueet.

Autoliikenteelle jäävä Kitkantien osa sekä Ouluntie ja Kaiterantie rakennetaan ajonopeuksien hillitsemiseksi samaan tapaan kuin vaihtoehdossa 1.

Vaihtoehdon alustava kustannusarvio on 12-14 miljoonaa markkaa, mihin sisältyvät Ouluntien, Kitkantien, Oulangantien ja Kaiterantien muutostyöt.

Vaihtoehto 2B sisältää edellisen lisäksi rantakadun, joka johtaa keilahallin kohdalta puistoalueen kautta Kaarlo Hännisentie ja Kitkantien risteykseen. Tietä käyttäisi huipputunnin aikana noin 1000 autoa. Kitkantielle jäisi vain 800 autoa huipputunninkin ajaksi.

Rantakadun rakentaminen edellyttää huoltoaseman purkamista Kitkantien läheisyydestä. Rantatien sekä edellämainittujen katujen rakennustyöt maksaisivat 14-16 miljoonaa markkaa.

Paras vaihtoehto on

- ☐ 1
- ☐ 1B
- ☐ 2
- ☐ 2B
- ☐ nykytilanne

Kitkantielle tehtävät muutokset:

- ☐ ympärivuotinen kävelykatu välille Ouluntie-Vientie
- ☐ kävelykatu kesäajaksi, ajo sallittu talvella
- ☐ kapeammat ajoradat, lisää istutuksia
- ☐ ei muutoksia nykytilanteeseen

Katualueet rakennetaan keskusta-alueilla kevyen liikenteen ehdoilla. Tiet suunnitellaan niin, että ajonopeudet luonnostaan jäävät tasolle 30-40 km/h. Yksi keino tähän on viherrakentaminen, joka samalla lisää viihtyisyyttä. Erityistä huomiota kiinnitetään olemassaolevan kasvillisuuden säilymiseen.

- ☐ samaa mieltä katualueista
- ☐ eri mieltä, perustelut (jatka tarvittaessa eri paperille)

Miten mielestäsi läpiajoliikenteeseen tulee suhtautua asuntoalueilla?

- ☐ liikenne on estettävä muuttamalla asuntokadut pussikaduiksi
- ☐ liikenteen nopeuksia on pudotettava
- ☐ ei tarvitse rajoittaa

Uusi tori rakennetaan Kitkantien ja Vientien risteykseen. Torilla voidaan järjestää suurehkojakin yleisötilaisuuksia. Ennen kaikkea uusi tori kuitenkin siirtää keskustan painopistettä hallintokeskuksen suuntaan, jolloin keskustasta muodostuu kokonaisuutena yhtenäisempi.

- ☐ samaa mieltä torista
- ☐ eri mieltä, perustelut (jatka tarvittaessa eri paperille)

Rakentaminen keskustassa tulee mittakaavaltaan sopeuttaa vanhaan. Sopiva kerrosluku on kolme. Urheilukentän alueen uudelleenkäyttö on myös mahdollista. Jos urheilukenttä siirrettäisiin, olisi luonteva paikka uudelle kentälle jää- ja uimahallin ympäristö, jonne näin muodostuisi monipuolinen urheilupuisto. Nykyinen kenttä soveltuisi joko asuntorakentamiseen tai julkisten rakennusten sijaintipaikaksi.

- ☐ samaa mieltä rakentamisen mittakaavasta
- ☐ eri mieltä, perustelut (jatka tarvittaessa eri paperille)

Liikennelaskelmat perustuvat nykytasoa 1,5 kertaa suurempaan liikenteeseen. Perustana on oletettu keskustan väkiluvun kasvu 9000 asukkaasta 11 000 asukkaaseen seuraavan kahdenkymmenen vuoden aikana. Samana aikana henkilöautojen määrän oletetaan kasvavan 420 autosta 550 autoon tuhatta asukasta kohden. Kitkantiellä tämä merkitsisi, että kun tavallisen perjantain liikenne on vilkkaimmalla osuudella 1400 autoa tunnissa, kasvaisi liikenne 2100 autoon tunnissa. Tuolloin tavallisen arki-iltapäivän liikenne vastaisi nykyisen lomasesongin vilkkainta liikennettä.

- ☐ samaa mieltä liikennelaskelmien perusteista
- ☐ eri mieltä, perustelut (jatka tarvittaessa eri paperille)

Suunnittelun lähtökohdat perustuvat keväällä tehtyyn laajaan kyselytutkimukseen liikenteen ja ympäristön ongelmista. Tuolloin haastateltiin keskustan asukkaita, liikkeenharjoittajia, koululaisia, luottamushenkilöitä ja matkailijoita sekä järjestöjen edustajia. Lisäksi laskettiin liikenne ja selvitettiin pysäköinnin nykytila.

Haastattelujen tulokset kiteytettiin tavoitteiksi. Keskeisimmäksi näistä nousivat taajamakuvan ja katutilojen kehittäminen, liikenneverkon jäsennöinti, kevyen liikenteen olojen ja yleisen liikenneturvallisuuden parantaminen, keskustan vetovoiman lisääminen sekä liikenteen ympäristöhaittojen minimointi.

- ☐ samaa mieltä tavoitteista
- ☐ eri mieltä, perustelut (jatka tarvittaessa eri paperille)

Yleisiä suuntaviivoja esitetyissä vaihtoehtoissa ovat keskustan painopisteen siirto lähemmäs hallintokeskusta sekä keskustan ohittavan liikenteen ohjaaminen nykyistä enemmän Oulangantielle. Läpiajoliikennettä asuntoalueilla rajoitetaan. Keskustan luonnonläheisyyttä korostetaan parantamalla rantojen virkistyskäyttömahdollisuuksia. Nilojoen suistosta, urheilupuistosta ja Kuusamojärven rannasta muokataan yhtenäinen rantapuisto, johon tukeutuen luodaan yhtenäinen ulkoilu-reitistö.

- ☐ samaa mieltä yleisistä suuntaviivoista
- ☐ eri mieltä, perustelut (jatka tarvittaessa eri paperille)
- ☐ urheilukenttä on siirrettävä ja sen paikka varattava
 - ☐ asunnoiksi
 - ☐ julkiselle rakentamiselle, mille? _____
- ☐ urheilukenttä on pidettävä nykyisellä paikallaan

Mieti ja vaikuta! Täyttämällä kyselykaavakkeen saat mielipiteesi suunnittelijoiden tietoon ja pystyt vaikuttamaan suunnitelmiin.

Kaavakkeessa on esitetty keskeisiä suunnittelutyössä esiin tulevia kysymyksiä ja niiden ratkaisuvaihtoehtoja. Ratkaisuvaihtoehtojen lisäksi voit meliilyvin esittää muita aiheeseen liittyviä mielipiteitä.

Ole hyvä ja palauta kaavake 20.7 mennessä Kuusamon kunnan tekniseen virastoon tai postilaatikkoon, jonka löydät tiesuunnitelmia esittelevästä näyttelystä.

Jos olet liikkeenharjoittaja, kirjoita tähän liikkeesi nimi ja osoite:

Kuusamon kunta
Oulun tiepiiri
Suunnittelukolmio Oy

Hyvä Kuusamolainen !

Kuusamon keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelman laadinnassa ollaan pääsemässä sanoista tekoihin, kun haastattelu- ja kysely- selvitykset tavoitteet on puettu yksityiskohtaisen suunnitelman muotoon. Asukkailla on nyt mahdollisuus tutustua suunnitelmiin ja esittää muutoksia niihin.

Tämä tiedotuspaketti sisältää tietoa suunnitelmaehdotuksesta, suunnitelma-kartan pienennöksen sekä mielipidekyselyt. Tutustu suunnitelmaehdotukseen kaikessa rauhassa kotona ja kerro mielipiteesi täyttämällä kysely tai soittamalla palvelunumeroihin.

Suunnitelmat ovat kokonaisuudessaan esillä kahden viikon ajan (16.-27.11) Kuusamon kunnantalolla sekä postissa. Suunnittelijat ovat paikalla tiistaina 17.11 kello 9.30-18.00 kunnan virastotalolla, jossa he esittelevät suunnitelmia ja vastaavat yleisön kysymyksiin.

Kyselykaavakkeen voit palauttaa postissa olevaan palautelaatikkoon tai kunnanvirastolle 27.11 mennessä. Kuusamon kunnassa vastataan kysymyksiin ja otetaan vastaan mielipiteitä puhelimitse niinikään 16.-27.11 välisenä aikana. Käytettävissäsi ovat seuraavat yhteyshenkilöt:

| | |
|------------------|----------|
| Kimmo Mustonen | 850 2455 |
| Teuvo Kynsijärvi | 850 2401 |
| Juhani Määttä | 850 2408 |
| Kari Pinola | 850 2554 |

Tutustukaa ja keskustelkaa! Mikäli tarvitsette lisää kyselykaavakkeita, on niitä saatavissa näyttelyn aikana postista ja kunnanvirastosta.

SUUNNITELMAN SISÄLTÖ LYHYESTI

Lisää vihreyttä ja liikenneturvallisuutta, rannat kuntalaisten käyttöön. Ehkä eniten keskustelua on herättänyt kysymys kävelykadusta. Sitä ei suunnitelmaan sisälly, sen sijaan hankalaksi koettua jalankulku- ja polku-pyöräliikennettä Kitkantiellä on pienemmillä järjestelyillä helpotettu. Samalla katu ympäristöä on viherretty ja parannettu kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikkumismahdollisuuksia ja turvallisuutta: molemmat tavoitteita, jotka selvästi nousivat esiin kuntalaisten keskuudessa toteutetuissa kyselyissä. Kitkantien lisäksi muutoksia on suunniteltu myös muualle keskusta-alueen katuverkkoon.

Kitkantien ajoittaista ruuhkautumista vähentävät osaltaan liittymäjärjestelyt Ouluntielle sekä Kitkantien pohjoispäässä. Järjestelyjen tarkoitus ei ole siirtää asiointiliikennettä ja liikekeskustaa toisaalle. Kun keskustan ohittavalle liikenteelle on tarjolla luonteva väylä, sujuu myös keskustan autoliikenne jouhevammin.

Rantojen merkitys nousi kyselyssä selkeästi esiin. Suunnitelmassa onkin kiinnitetty erityistä huomiota siihen, että kuntalaisilla olisi entistä paremmat mahdollisuudet nauttia järvenrantojen luonnonkauneudesta. Ranta-alueille on suunniteltu kevyen liikenteen reitistö, joka palvelee myös liikenneturvallisuutta. Esimerkiksi koulumatkat on mahdollista tehdä autoilta suojatussa ympäristössä. Reitistö kytkeytyy entisten ja uusien tieyhteyksien kautta osaksi keskustan liikenneverkkoa.

Kuluvan vuoden loppuun mennessä viimeisteltävä suunnitelma on pohjana keskustan yksityiskohtaisille liikennesuunnitelmille sekä keskustan kaavotustyölle. Suunnitelman lopullinen muoto hiotaan edelleen yhteistyössä kuntalaisten kanssa.

Kuusamon kunta
Oulun tiepiiri
Suunnittelukolmio Oy

KUUSAMON KESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELYJEN
JA YMPÄRISTÖN YLEISSUUNNITELMA

MIELIPIDEKYSELY 16.11-27.11.1992

Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleissuunnitelman laatiminen etenee. Nyt esitellään ratkaisuehdotusta, josta toivomme Sinun ilmaisevan mielipiteesi. Vastaamalla tähän kyselykaavakkeeseen ja palauttamalla sen postissa olevaan palautelaatikkoon tai kunnanvirastolle saat mielipiteesi suunnittelijoiden tietoon ja pystyt vaikuttamaan suunnitelmaan.

Mielipiteeni Kuusamojärven ja Torankijärven ranta-alueiden kehittämiseksi esitetyistä toimenpiteistä

Kitkantiestä

Muista tiealueista ja liikennejärjestelyistä

Rakentamisen määrästä, kerrosluvusta ja rakennusten sijoittelusta

Muista suunnitelmaluonnoksessa esitetyistä Kuusamon keskustan kehittämis-toimenpiteistä

Vastaajan taustatiedot (Rengasta oikea vaihtoehto)

| | | |
|--|--------------------------|-----------|
| Miten yleensä liikut Kuusamon keskustassa? | Mihin ikäryhmään kuulut? | Sukupuoli |
| 1 henkilöautolla | 1 alle 12 vuotta | 1 Nainen |
| 2 linja-autolla | 2 12-17 vuotta | 2 Mies |
| 3 polkkupyörällä | 3 18-29 vuotta | |
| 4 kävellen | 4 30-39 vuotta | |
| | 5 40-49 vuotta | |
| | 6 50-64 vuotta | |
| | 7 yli 65 vuotta | |

KYSELY ASUKKAIDEN OSALLISTUMISMAHDOLLISUUKSISTA

Kuusamon keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelman laadinnassa on pyritty noudattamaan avointa ja enemmän kansalaisia kuuntelevaa linjaa. Asukkaiden osallistumisen onnistumisesta tehdään Tiehallituksen tilauksesta seurantatutkimusta, johon tämä kysely liittyy.

Helmikuussa suunnittelua aloitettaessa lähetettiin keskustan asukkaille kysely, jossa selvitettiin asukkaiden näkemyksiä mm. liikenteen ongelmakohdista ja ympäristössä parantamistoimenpiteitä edellyttävistä kohteista.

Kesäkuussa järjestettiin yleisötilaisuus, jossa esiteltiin kaksi kyselyn perusteella tehtyä suunnitelmaehdotusta ja asukkaat saivat ottaa kantaa ehdotuksiin täyttämällä kyselyn. Tämän kyselyn perusteella suunnittelijat muodostivat yhden tarkemman suunnitelmavaihtoehdon, jota nyt esitellään asukkaille.

1. Oletteko te ottaneet osaa (rasti ruutuun): ☐ helmikuun postikyselyyn
☐ kesäkuun kyselyyn
2. Saitteko nyt tiedotepaketin suunnitelmaehdotuksesta postitse kotinne?
Kyllä ☐ En ☐
3. Soititteko lehdissä ja tiedotteissa esitettyihin palvelupuhelinnumeroihin?
Kyllä ☐ En ☐
4. Kävitteko näyttelyssä, joissa esiteltiin suunnitelmaehdotuksia?
En ☐ Kyllä, kesä-heinäkuussa ☐ marraskuussa ☐
5. Oliko osallistumismahdollisuuksia järjestetty mielestänne riittävästi?
Kyllä ☐ Ei osaa sanoa ☐ Ei ☐
6. Oliko mielestänne tietoa saatavilla riittävästi

| | | | |
|----------------------------------|--------------------------------|--|-----------------------------|
| - suunnittelun etenemisestä? | Kyllä <input type="checkbox"/> | Ei osaa sanoa <input type="checkbox"/> | Ei <input type="checkbox"/> |
| - suunnitelmien sisällöstä? | Kyllä <input type="checkbox"/> | Ei osaa sanoa <input type="checkbox"/> | Ei <input type="checkbox"/> |
| - osallistumismahdollisuuksista? | Kyllä <input type="checkbox"/> | Ei osaa sanoa <input type="checkbox"/> | Ei <input type="checkbox"/> |
7. Otettiinko asukkaiden mielipiteet todella huomioon?
Kyllä ☐ Ei osaa sanoa ☐ Ei ☐

8. Mielipiteitä asukkaiden osallistumisesta ja osallistumismahdollisuuksista.

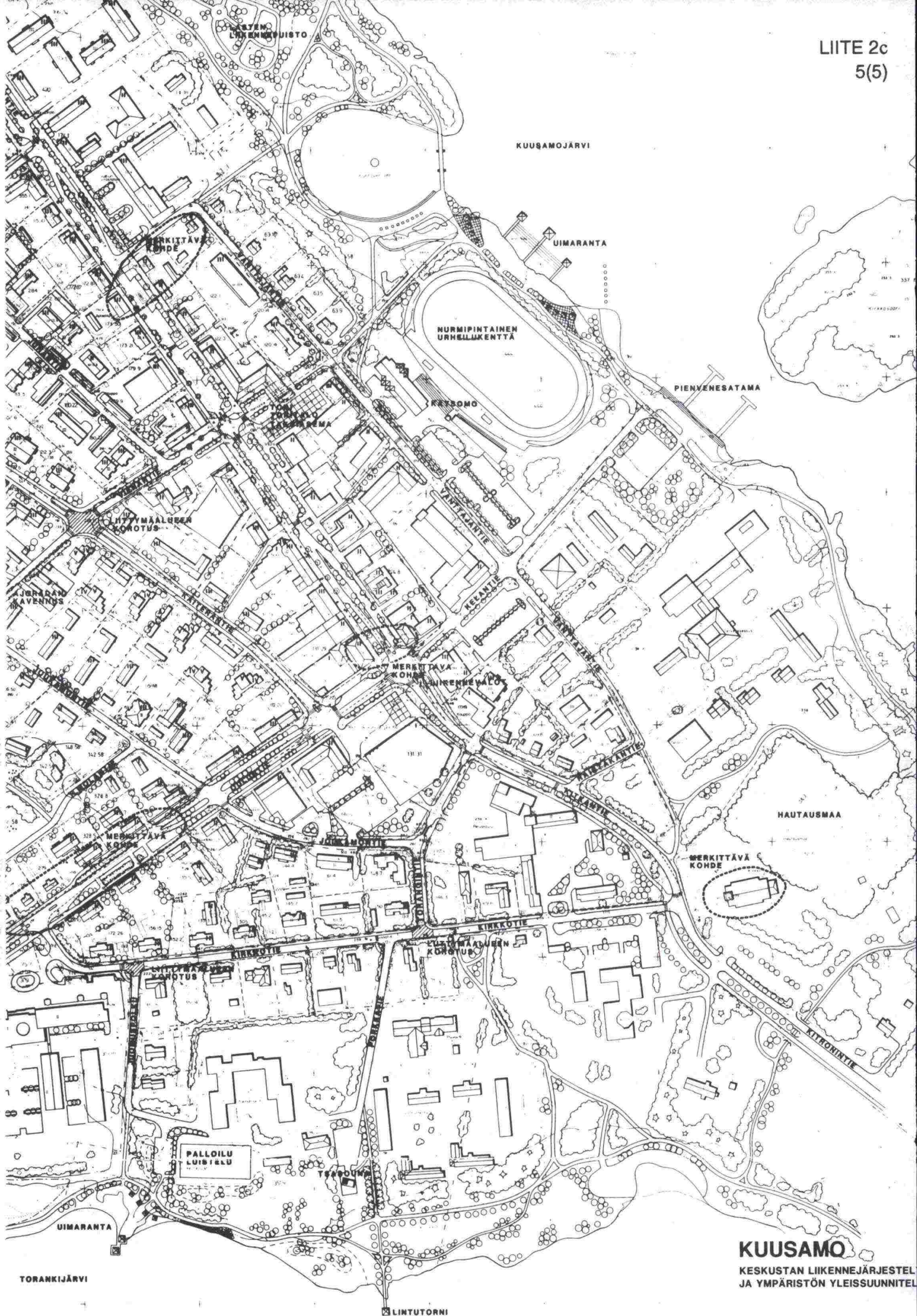
9. On tärkeää tietää, minkä ikäisiä ja minkä ammatin edustajia suunnittelu koskee: mikä on teidän ikänne ja ammattinne?

Ikä _____ Ammatti _____

Mies ☐ Nainen ☐ Tie ja alue, jolla asutte _____

Millä kulkuneuvolla yleensä liikutte keskustan alueella? _____

KIITOS!



KUUSAMO
KESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTEL
JA YMPÄRISTÖN YLEISSUUNNITEL

LUONNOS 16.11.1992
0 50 100m

KUUSAMON KESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELYJEN JA YMPÄRISTÖN YLEISSUUNNITELMA

NELIKENTTÄANALYYSI

MAHDOLLISUUDET

- taajamakuvan kehittäminen

- * sovitaan taajamakuvan kehittämistavoitteista
- * rakennetun ympäristön kokonaisilmeen (taajamakuva) eheyttäminen täydennysrakentamisella ja ympäristöön sopimattoman tai huonokuntoisen rakennuskannan purkamisella
- * taajaman omaleimaisuuden huomioiminen, moni-ilmeinen keskusta
- * rantojen käytön tehostaminen virkistyskäyttöön
- * rakentamisen ohjaus siten että huomioidaan ympäristön mittakaava, rakennusten käyttötarkoitus ja paikka taajamassa, sopivuus asetettuihin taajamakuvatavoitteisiin
- * viherrakentamisen keinoilla voidaan parantaa keskustan viihtyisyyttä oleellisesti

Kitkantien ja Ouluntien katutilojen kehittäminen

- * uudisrakentamisella ja täydennysrakentamisella
- * huonokuntoisten rakennusten poistamisella
- * viherrakentamisella
- * pysäköintijärjestelyillä
- * liikenteenohjauksella
- * kevytliikenteen väylästön parantamisella (myös pääkatujen ylitysjärjestelyillä)

liikenneverkon jäsennöinti

- * Kaiterantien ja Oulangantien kehittäminen liikenteellisesti tärkeämmäksi
- * Rantatien rakentamisella voidaan parantaa liikenteen sujuvuutta
- * läpikulkuliikenne pois asuntokaudoilta
- * silta Kuusamojärven yli jakaa kuormitusta

- keskustan kehittäminen vetovoimaiseksi (asuminen, matkailu, liike-elämä...)

- kevytliikenteen kehittäminen

- * yhteyksien parantaminen keskusta alueella
- * kävelykatualueen luominen liikekeskustaan (Kitkantie)
- * uusien yhteyksien rakentaminen (ranta-alueet, Kuusamojärven ylitys)

- vuodenaikojen ja matkailusezonkien mukaan vaihteleva taajamakuva, keskustan ilme, liikennejärjestelyt

- liikenneympäristön parantaminen

- * pysäköinnin järjestelyillä ja keskittämällä voidaan parantaa viihtyisyyttä
- * kirkonkylän sisään tulonäkymien kohentaminen Oulusta ja pohjoisesta päin saavuttaessa

UHAT

- taajamarakenne hajoaa (hajautuu)
 - * toriympäristön toimintaedellytykset heikkenevät
 - * hallintokeskus jää syrjään
 - * automarkettien lisääntyminen
 - * keskusta siirtyy valtateiden risteykseen, vanha taajamakeskusta näivettyy
 - * autioituminen
- kevytliikennettä ei suosita keskustassa
 - * pysäköinniltä ei saada tilaa kävelyalueille ja kevytliikenteen väylille
 - * yhtenäisen ja sujuvan kevytliikenteen verkon toteutukseen ei panosteta
- suunnittelu, rakentamisen ohjaus ja rakentaminen tapahtuu markkinavoimien ehdoilla (tehokuus)
 - * kokonaisuus hämärtyy
 - * ympäristön tila heikkenee
 - taajamakuvaan sopimaton rakentaminen
- liikenne lisääntyy
 - * melu- ja päästöhaitat lisääntyvät
 - * asumisviihtyisyys vähenee
 - * Ouluntie ja Kitkantie ruuhkautuvat
 - * onnettomuudet lisääntyvät
 - * pysäköinti vie tilaa viheralueilta -> taajamakuva heikkenee ja viihtyisyys vähenee
- ei löydy yksimielisyyttä keskustan kehittämistavoitteista
- keskustan kehittämiseen kohdistuvat resurssit eivät tuota tulosta
 - * kunnan maanomistajien, liikkeenharjoittajien tms. valmius ja rahoitusmahdollisuudet liikennejärjestelyjen ja ympäristön parantamiseen
- ei synny todellista tavoitetilaa taajamakuvan kehittämiseksi
- joukkoliikenteen puute keskustassa

VAHVUUDET

- luonto lähellä
 - * melko vapaat rannat
 - * vesistöt keskustan ympärillä
 - * vetovoimaisia virkistysalueita keskustan läheisyydessä esim. Ruka
- liikenneongelmat vielä vähäisiä
 - * pitkämatkainen liikenne ohittaa hyvin keskustan
 - * henkilöautolla pääsee helposti joka paikkaan
 - * vielä lyhyet ruuhka-ajat
 - * riittävästi pysäköintipaikkoja palvelujen läheisyydessä
- suppea keskusta-alue
 - * auton käyttö ei välttämätöntä
 - * lyhyet etäisyydet, mahdollisuus asua lähellä keskustaa
 - * kaupalliset palvelut keskittyneet Kitkantielle
 - * kevytliikenne kilpailukykyinen kulkumuoto
- hyvä matkailuimago
- rakentamattomat rakennuspaikat mahdollistavat keskustan uusiutumisen, kehittäminen

HEIKKOUEDET

- taajamakuva ja rakennuskanta on sekava ja ilmeetön (ei kaupunki eikä kirkonkylä)
 - * rakentamisperinteen jatkuvuus/historialliset kerrostumat puuttuvat
 - * solmukohtia (esim. keskustan risteysalueet) ei ole huomioitu tarpeeksi
 - * tieympäristö ankea
- Kuusamon matkailullista imagoa ei ole hyödynnetty kirkonkylän taajamakuvassa
- tieverkko keskustassa jäsentymätön
 - * asuntokaduilla läpikulkuliikennettä
 - * tonteilta kulku suoraan kokoojakaduille
- virkistysalueiden ja viheryhteyksien puute keskustassa
- keskusta toimii autoliikenteen ehdoilla, henkilöautoilla ylivalta
 - * totuttu lyhyisiin pysäköintikävelymatkoihin
- linja-autoasema, hallintokeskus sekä valtateiden risteysalueen palvelut liian etäällä muista palveluista jalankulkijoille
- yhteensopimattomia maankäyttömuotoja vierekkäin
 - * jätevedenpuhdistamo <--> virkistysalue, keskusta
 - * huoltoasemat <--> asuminen
 - * häiriötä tuottava pienteollisuus <--> asuminen
 - * hautausmaa <--> asuminen, palvelut
- kevytliikenteen yhteydet ja ulkoilureitistöt puutteellisia
- liikenne keskittynyt Kitkantielle ja Ouluntielle
 - * liikekeskusta toiminnallisesti ja liikenteellisesti kaukana pääsisääntuloista
 - * palvelujen nauhamainen sijoittuminen Kitkantien ja Ouluntien varteen
 - * Kitkantiellä tarpeetonta läpiajoliikennettä



KUUSAMON KESKUSTAN LIIKENNEJÄRJESTELYJEN JA YMPÄRISTÖN YLEISSUUNNITELMA

TAVOITTEET SUUNNITELMAN SISÄLLÖLLE

- **Taajamakuivan kehittäminen**
 - rakennetun ympäristön kokonaisilmeen eheyttäminen täydennysrakentamisella ja ympäristöön sopimattoman tai huonokuntoisen rakennuskannan purkamisella
 - keskustan ympärillä olevien vapaiden rantojen käytön tehostaminen virkistyskäyttöön
 - parannetaan viihtyisyyttä viherrakentamisen keinoilla
 - huomioidaan taajaman omaleimaisuuden tekijät ja luodaan moni-ilmeinen keskusta
 - solmukohtien (esimerkiksi risteysalueet) huomioiminen
 - tieympäristön parantaminen
 - suojelukohteiden huomioiminen
- **Kitkantien ja Ouluntien katutilojen kehittäminen**
 - uudis- ja täydennysrakentaminen
 - huonokuntoisten rakennusten poistaminen
 - liikenteen ohjaus
 - pysäköintijärjestelyt
 - kevytliikenteen väylästön parantaminen (myös pääkadun ylitysjärjestelyt)
 - viherrakentaminen
- **Liikenneverkon jäsennointi**
 - liikenne keskitetään pääväylille
 - läpikulkuliikenne poistetaan asuntokaduilta
- **Kevytliikenteen aseman parantaminen**
 - yhteyksien parantaminen keskusta-alueella (jatkuvat väylät pää- ja kokoojäväyliens varsilla)
 - kävelyalueen luominen ydinkeskustaan
- **Keskustan kehittäminen vetovoimaiseksi**
 - asuminen, matkailu, liike-elämä
- **Liikenneturvallisuuden parantaminen**
 - nopeustason alentaminen
 - kevytliikenteen aseman parantaminen
- **Liikenteen aiheuttamien ympäristöhäiriöiden minimoiminen**
- **Vaiheittain toteuttamisen mahdollistaminen**

Kuusamon kunta
Oulun tiepiiri
Suunnittelukolmio Oy

ASUKKAAT MUKAAN KUUSAMON KESKUSTAN SUUNNITTELUUN

Kuusamon keskusta uudistuu. Nyt alkavassa suunnittelutyössä kehitetään keskustan liikennejärjestelyjä. Tavoitteena on turvallinen liikenne miellyttävässä ympäristössä. Liikenneolojen ohella pyritään myös parantamaan taajamakuva ja koko keskustan viihtyisyyttä. Suunnittelu keskittyy pääväyliin, Ouluntiehen ja Kitkantiehen sekä niiden ympäristöön.

Kuusamolaisien mielipiteet selvitetään perusteellisesti. Asukkaille ja yleensä keskustassa liikkuville suunnattujen kyselyjen avulla selvitetään, mikä Kuusamon keskustassa koetaan arvokkaaksi ja säilyttämisen arvoiseksi. Kuusamolaisilta kysytään myös, mitä ongelmia on keskustan liikenteessä ja kuinka niitä voitaisiin poistaa. Liikenneolot selvitetään niin jalankulkijoiden, pyöräilijöiden kuin autoilijoiden näkökulmasta.

Kyselytutkimus alkaa 17.2. Tutkimus tehdään osittain kyselykaavakkeiden avulla, osittain haastattelututkimuksena.

Suunnittelun kaikissa vaiheissa pyritään mahdollisimman suureen avoimuuteen. Kuntalaiset voivat ilmaista oman mielipiteensä nyt käynnistyvän kyselyn lisäksi myös yleisötilaisuuksissa. Näitä järjestetään useita suunnittelun eri vaiheissa. Päämääränä on, että suunnitelmalla on valmistuessaan yleinen hyväksyntä.

Lähiaikoina käynnistyy myös monipuolinen liikennetutkimus, joka sisältää mm. liikennelaskentoja ja pysäköintitutkimuksen.

Yleisöllä on tilaisuus tutustua suunnitteluun liittyvään aineistoon kunnanvirastossa, jonne perustetaan informaatiopiste. Siellä olevaan postilaatikkoon kuntalaiset voivat jättää mielipiteitään.

Vuoden 1992 aikana laaditaan yleissuunnitelma. Varsinaisia juridisia vaikutuksia suunnitelmalla ei ole, mutta sen pohjalta tarkistetaan keskustan rakennuskaava ja myöhemmin laaditaan varsinaiset tiesuunnitelmat.

Lisätietoja:

Suunnittelutyön tilaajat: Kuusamon kunta/
kaavoitusjohtaja Kimmo Mustonen (989-850 2455)
tekninen johtaja Teuvo Kynsijärvi (989-850 2401)

Oulun tiepiiri/
insinööri Pentti Lauronen (981-310 9260)

Konsultti: Suunnittelukolmio Oy/
projektipäällikkö Reijo Helaakoski (981-376 415)

Kuusamon kunta
Oulun tiepiiri
Suunnittelukolmio Oy

LEHDISTÖTIEDOTE 7.4.1992

Kuusamon liikenne- ja ympäristösuunnitelma etenee: Liikenneolot ja asukkaiden mielipiteet kartoitettu

Kuusamon liikenne- ja ympäristösuunnitelmaan liittyvä selvitysvaihe on nyt saatu valmiiksi. Tavanomaisten asiantuntijaselvitysten ohella Kuusamon suunnittelussa haluttiin antaa asukkaille, liikkeenharjoittajille ja muille asiasta kiinnostuneille tilaisuus kertoa mielipiteensä jo suunnittelun alkuvaiheessa.

Kyselyjen tuloksista sekä liikennetutkimuksista kerrotaan tarkemmin oheisissa tiedotteissa. Näiden sekä suunnittelijoiden laatimien ympäristöanalyysien pohjalta asetetaan tavoitteet keskustan ympäristön kehittämiseksi ja liikenneolojen parantamiseksi. Tavoitteista päätetään 23.4. järjestettävässä seminaarissa. Näistä kerromme samana päivänä pidettävässä tiedotustilaisuudessa.

Tässä vaiheessa haluamme kuitenkin saattaa tietoonne kertyneen aineiston. Halutessanne voimme toimittaa yksityiskohtaisempaa aineistoa tutkimuksista ja kyselyistä.

Sekä tavoitteet että jatkossa laadittavat suunnitelmat esitellään sekä julkiselle sanalle että suoraan yleisölle erikseen järjestettävissä tilaisuuksissa. Näin paikkakuntalaisille varataan tilaisuus joka vaiheessa esittää oma mielipiteensä.

lisätietoja:

suunnittelutyön tilaajat: Kuusamon kunta/
kaavoitusjohtaja Kimmo Mustonen (989-850 2455)
tekninen johtaja Teuvo Kynsijärvi (989-850 2401)

Oulun tiepiiri/
insinööri Pentti Lauronen (981-310 9260)

konsultti: Suunnittelukolmio Oy/ projektipäällikkö
Reijo Helaakoski (981-376 415, 90-7017041)

Kuusamon kunta
Oulun tiepiiri
Suunnittelukolmio Oy

LEHDISTÖTIEDOTE 7.4.1992

Kuusamossa pääkadut tukkoisia, mutta pysäköinti helppoa

Kuusamon liikenne jakautuu hyvin epätasaisesti. Kun Kitkantietä käytti iltapäiväruuhkan aikaan 1200 autoa tunnissa, kulki Ouluntielle noin 800 autoa tunnissa. Oulangantien liikennemäärä jäi vastaavana aikana alle 400 auton, ja uutta Kaiterantietä käytti vain 160 autoa.

Tulokset ilmenevät keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelmaan liittyvästä liikennetutkimuksesta, jossa selvitettiin myös liittymien toimivuutta. Kuormitetuimpia olivat keskustan kaksi liikennevaloristeystä, joissa myös odotusajat olivat selvästi pisimpiä.

Nykyliikenteessä liittymät toimivat hyvin. Mikäli liikenne lisääntyy, joudutaan ensiksi parantamaan valtateiden 5 ja 20 liittymää, Ouluntien ja Oulangantien risteystä sekä Kitkantien kahta liittymää Muikkutien risteyksessä.

Liikennetutkimuksessa mitattiin myös autojen ajonopeuksia. Keskinopeudet vaihtelivat välillä 39–49 km/h. Ylinopeuksia esiintyi eniten Nuottatiellä, jossa 38% autoilijoista ylitti 50 km/h nopeuden. Ylinopeutta ajettiin runsaasti myös Oulangantiellä (29%) ja Kitkantiellä (24%).

Pysäköintioloja selvitettiin sekä autoilijoille suunnatulla kyselyllä että laskennoin. Kyselyyn vastasi 237 autoilijaa. Näistä yli puolet pysäköi autosensa työpäiväksi. Muut pysäköivät enimmäkseen alle tunnin ajaksi käydäkseen useimmiten yhdessä paikassa.

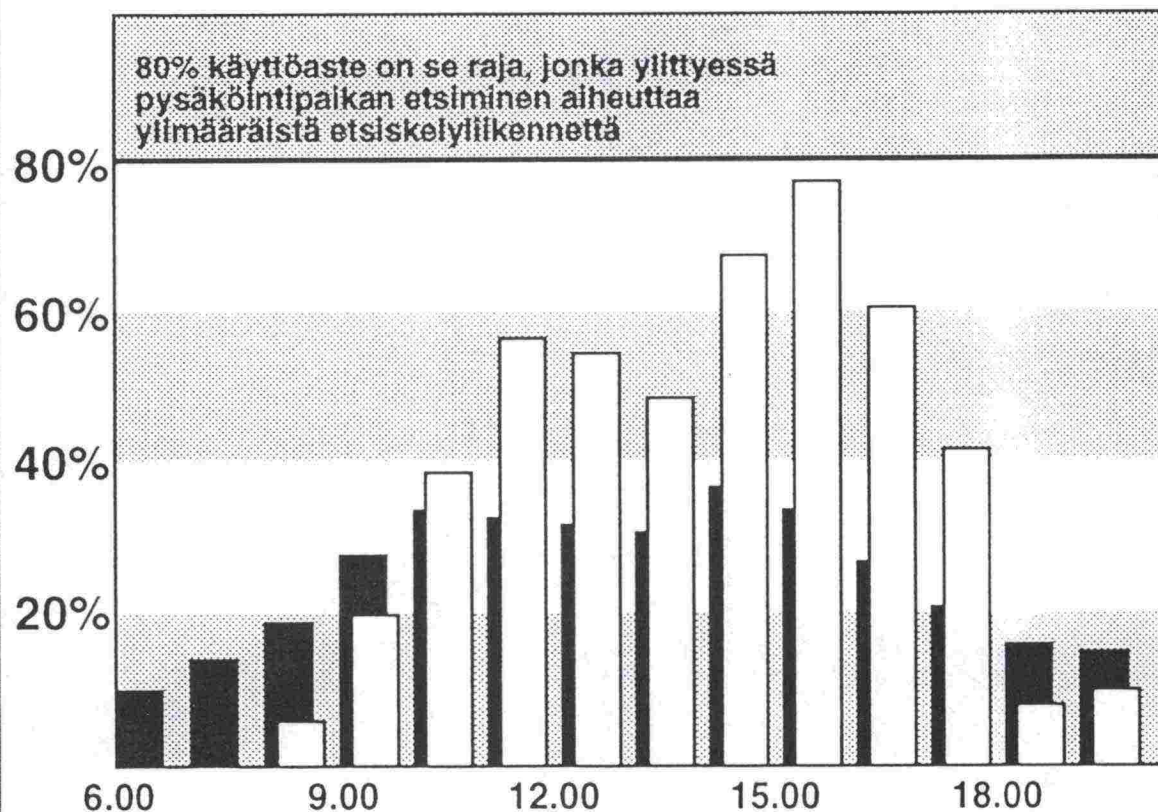
Lähes kaikki löysivät pysäköintipaikan mielestään helposti. Autopaikka löytyi keskimäärin 30 metrin päästä käyntikohteesta.

Myös laskennat vahvistavat pysäköintipaikkojen riittävyyden. Helmikuussa perjantai-iltapäivänä tehty laskenta osoitti, että jopa Kitkantiellä vilkkaimman tunnin aikana joka neljäs autopaikka oli vapaana. Samaan aikaan postin aukion autopaikoista yli puolet oli vapaana.

Koko keskustan alueella autopaikkojen käyttöaste pysyi suhteellisen vakaana aamuyhdeksästä iltapäivän kello neljään. Keskimäärin joka kolmas autopaikka oli tuolloin käytössä.

Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen
ja ympäristön yleissuunnitelma

KESKUSTA-ALUEEN AUTOPAikkojen KÄYTTÖASTE



Kuusamon kunta
Oulun tiepiiri
Suunnittelukolmio Oy

LEHDISTÖTIEDOTE 7.4.1992

Kirkko ja rannat tärkeitä kuusamolaisille

Kirkko, kuntakeskus, uimahalli sekä Kuusamo-hotelli ovat kuusamolaisten mielestä kunnan keskustan kauneimpia tai leimaa-antavimpia rakennuksia. Kuusamolaiset arvostavat myös ranta-alueita. Miellyttävimpinä katuina kuusamolaiset pitävät Kitkantietä, Ouluntietä ja Kirkkotietä.

Tulokset ilmenevät keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelmaan liittyvistä kyselyistä. Kuusamolaisilta kysyttiin miellyttävien ja kauniiden paikkojen lisäksi rumia tai epäviihtyisiä paikkoja sekä parannusehdotuksia niihin. Kyselyssä tiedusteltiin myös liikenteen ongelmista.

Kyselyt kohdistettiin asukkaille, liikkeenharjoittajille, koululaisille ja matkailijoille sekä kunnan ja järjestöjen edustajille. Vastauksia kertyi 552 kappaletta keskimääräisen palautusprosentin ollessa 23%. Kysely tehtiin helmikuussa.

Kuusamolaisten mielestä hoitamattomat vanhat rakennukset ovat pahin viihtymättömyyden aiheuttaja. Tilanteen parantamiseksi ehdotettiin kunnostuksen ohella lisää viheralueita ja istutuksia sekä rantojen kunnostusta. Myös kävelykatuja ja kevyen liikenteen väyliä toivottiin.

Liikenteellisesti vaarallisimpia paikkoja ovat kyselyn mukaan Kitkantie ja valteiden 5 ja 20 risteys. Vaarallisena pidettiin myös Oulangantietä ja Kaiterantietä.

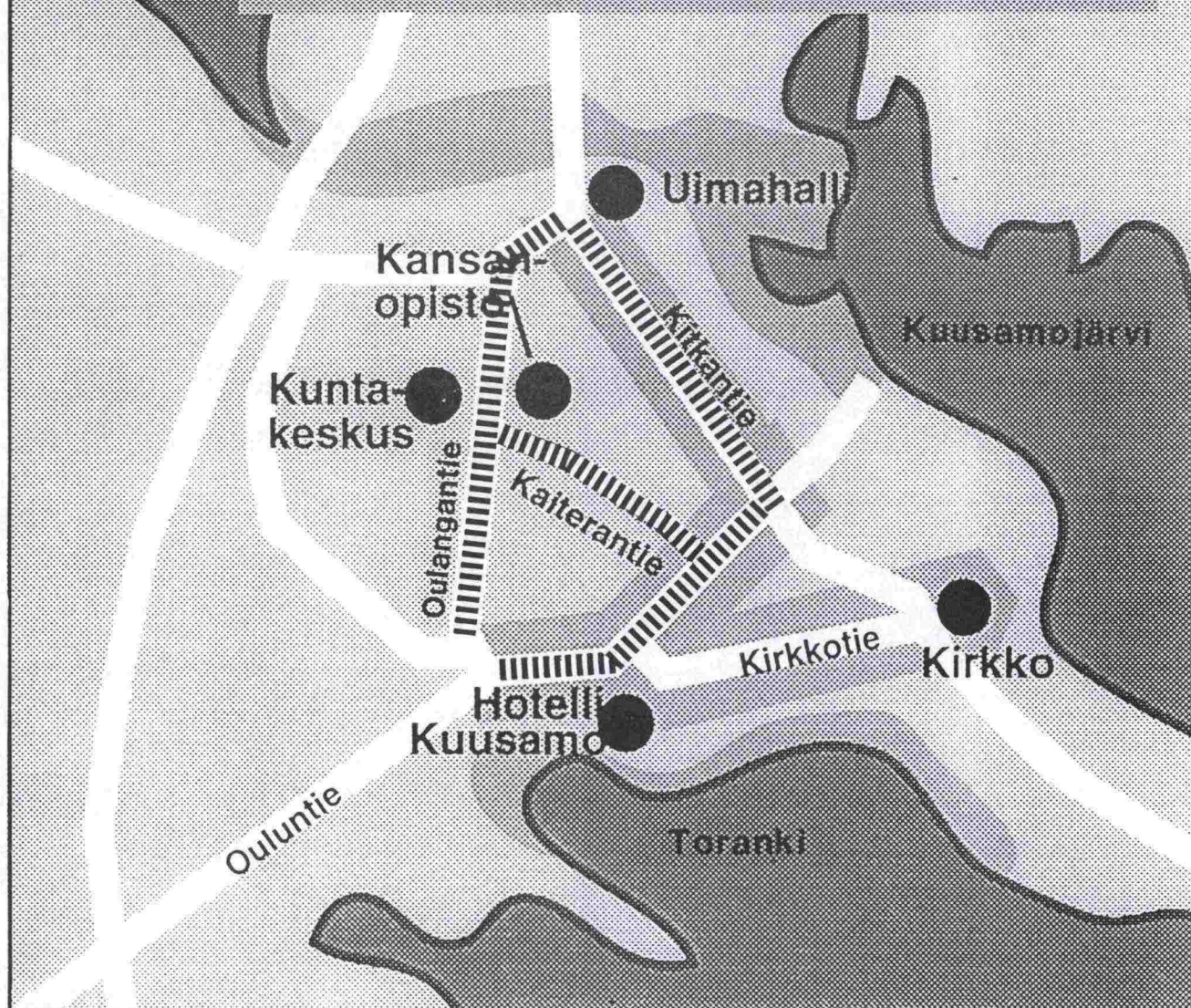
Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen
ja ympäristön yleissuunnitelma

MIELIPIDEKYSELYN TULOKSIA

● Kaunis tai leimaa antava rakennus

■ Tärkeä alue tai kävelyreitti

//// Liikenneongelmia



Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen
ja ympäristön yleissuunnitelma

LEHDISTÖTIEDOTE 23.4.1992

KUUSAMON TAVOITTEEKSI EHJÄ TAAJAMAKUVA

Parasta luonnon läheisyys,
huonoa keskustan sekavuus

Kuusamon kuntakeskuksen taajamakuva pyritään parantamaan. Tähtäimessä on moni-ilmeinen keskusta, jossa viherrakentamisella ja rantojen käytön tehostamisella on olennainen osuus.

Kuusamon kunnan, liikkeenharjoittajien, järjestöjen, opiskelijoiden ja suunnittelijoiden yhteistyönä syntyneet tavoitteet ohjaavat keskusta-alueen liikennejärjestelyjen ja ympäristön suunnittelua. Tavoitteet syntyivät analyysin tuloksena, jossa selvitettiin Kuusamon keskustan vahvuuksia ja heikkouksia sekä tulevaisuuden mahdollisuuksia ja uhkatekijöitä.

Pahin uhka Kuusamon keskustalle on taajamarakenteen hajoaminen. Pahimmillaan tämä merkitsisi keskustan siirtymistä valtateiden risteykseen, jolloin vanha keskusta toreineen hiljenisi ja hallintokeskus jäisi syrjään.

Kuusamon keskustan ylivoimainen vahvuustekijä on luonnon läheisyys. Vesistöt ovat lähellä ja rannat melko vapaita. Lisäksi läheisyydessä on vetovoimaisia virkistysalueita. Lisäksi vahvuute-

na on se, että keskustan liikenneongelmat ovat vielä vähäisiä.

Kuusamon nykyisiä heikkouksia ovat ennen muuta sekava ja ilmeettön rakennuskanta. Keskusta ei ole kaupunki, muttei enää kirkonkyläkään. Muita heikkouksia ovat matkailullisen imagon heikko hyödyntäminen sekä virkistysalueiden ja viheryhteyksien puute keskustassa. Lisäksi keskusta toimii liiaksi autoliikenteen ehdoilla.

Analyysiä edelsi seminaari, jonka alustukset ovat liitteenä. Pohjana työskentelylle ovat olleet alkuvuodesta suoritettut liikenne- ja pysäköintitutkimukset sekä kysely, jossa selvitettiin kuusamolaisten käsityksiä ympäristöstään.

Kuusamon kunta
Oulun tiepiiri
Suunnittelukolmio Oy

LEHDISTÖTIEDOTE 16.6.1992

Kuusamon keskustan kehittämisvaihtoehdot valittavina

Kuusamolaisien on ratkaistava, kehitetäänkö liikenne- ja asuinympäristöä ongelmallisia katutiloja parantamalla vai mennäänkö vielä pidemmälle luomalla keskustalle uusi ilme muuttamalla Kitkantie osaltaan kävelykaduksi.

Kuusamon keskustan liikenteen ja ympäristön yleissuunnitelman laadintatyössä on edetty vaiheeseen, jossa suunnittelun keskeiset valinnat on tehtävä. Valinnan pohjaksi on laadittu kaksi vaihtoehtoista suunnitelmaa, joiden perusteella odotetaan kuntalaisten aktiivisesti ilmaisevan mielipiteensä päätöksenteon pohjaksi.

Vaihtoehto 1 muistuttaa eniten nykytilannetta. Eniten muuttuvat Kitkantie ja Ouluntie keskusta-alueella. Nykyiset pitkät, suorat ja yksitoikkoiset katunäkymät katkaistaan erottamalla ajokaistat istutuskaitoin ja muuttamalla ajorata loivasti mutkittelevaksi. Näin autojen ajonopeudet laskevat ja liikenneturvallisuus paranee. Asiakaspysäköinnin tarpeisiin jätetään riittävä määrä pysäköintipaikkoja.

Kaiterantien ajorataa kavennetaan istuttamalla puurivi. Kadun risteysalueet korotetaan.

Liikennejärjestelyt siirtävät Kitkantien huippuliikenteestä noin 200 autoa Oulangantielle ja Kaiterantielle. Kitkantien ruuhka-aipeksi jää 1900 autoa/tunti.

Ouluntien, Kitkantien, Oulangantien ja Kaiterantien parantaminen maksaa tässä vaihtoehdossa 8-10 miljoonaa markkaa.

Vaihtoehto 1B sisältää edellisen lisäksi siltayhteyden Kirkkosaaren kautta Lahden-
taukseen. Ruuhka-aikoina siltaa käyttäisi 500 autoa tunnissa, ja Kitkantien
huippukuormitus vähenisi 1700 autoon/tunti. Perusvaihtoehdon tietyt ja silta
maksaisivat 16-24 miljoonaa markkaa, siltaratkaisusta riippuen.

Vaihtoehto 2 perustuu kävelykaturatkaisuun. Kitkantie muuttuisi kävelyalueeksi
Vientien ja Ouluntien väliltä. Kävelyalue yhdistäisi näin vanhan ja uuden torin
toisiinsa. Yrittäjille tarjoutuu mahdollisuus perustaa torimyyntipisteitä nykyisten
liikkeiden kohdalle. Talven aikana kävelykatu voitaisiin muuttaa autoliikennekaduksi,
kuitenkin säilyttäen riittävästi tilaa kevyelle liikenteelle.

Kävelykadulta poistuva liikenne sijoittuisi yksisuuntaiselle katukehälle Vientie-
Kaiterantie-Ouluntie-Vanttajantie. Kävelykatu ratkaisu siirtää myös Kitkan-
tien autokaduksi jäävältä osalta liikennettä Oulangantielle ja Kaiterantielle ruuhka-
huipussa noin 300-400 autoa tunnissa. Tällöin Kitkantien liikenteeksi jää noin 1700
autoa/tunti.

Kävelykadulta poistuvat pysäköintipaikat korvataan tonttipysäköinnillä ja
rakentamalla kävelykadun päihin pysäköintialueet.

Autoliikenteelle jäävä Kitkantien osa sekä Ouluntie ja Kaiterantie raken-
netaan ajonopeuksien hillitsemiseksi samaan tapaan kuin vaihtoehdossa 1.

Vaihtoehdon alustava kustannusarvio on 12-14 miljoonaa markkaa, mihin sisältyvät
Ouluntien, Kitkantien, Oulangantien ja Kaiterantien muutostyöt.

Vaihtoehto 2B sisältää edellisen lisäksi rantakadun, joka johtaa keilahallin kohdalla
puistoalueen kautta Kaarlo Hännisentien ja Kitkantien risteykseen. Tietä käyttäisi
huipputunnin aikana noin 1000 autoa. Kitkantielle jäisi vain 800 autoa huippu-
tunnin ajaksi.

Rantakadun rakentaminen edellyttää huoltoaseman purkamista Kitkantien
läheisyydestä. Rantatien sekä edellämainittujen katujen rakennustyöt maksaisivat
14-16 miljoonaa markkaa.

Liikennelaskelmat perustuvat nykytasoa 1,5 kertaa suurempaan liikenteeseen.
Perustana on oletettu keskustan väkiluvun kasvu 9000 asukkaasta 11 000 asuk-

kaaseen seuraavan kahdenkymmenen vuoden aikana. Samana aikana henkilöautojen määrän oletetaan kasvavan 420 autosta 550 autoon tuhatta asukasta kohden. Kitkantiellä tämä merkitsisi, että kun tavallisen perjantain liikenne on vilkkaimmalla osuudella 1400 autoa tunnissa, kasvaisi liikenne 2100 autoon tunnissa. Tuolloin tavallisen arki-iltapäivän liikenne vastaisi nykyisen lomasesongin vilkkainta liikennettä.

Suunnittelun lähtökohdat perustuvat keväällä tehtyyn laajaan kyselytutkimukseen liikenteen ja ympäristön ongelmista. Tuolloin haastateltiin keskustan asukkaita, liikkeenharjoittajia, koululaisia, luottamushenkilöitä ja matkailijoita sekä järjestöjen edustajia. Lisäksi laskettiin liikenne ja selvitettiin pysäköinnin nykytila.

Haastattelujen tulokset kiteytettiin tavoitteiksi. Keskeisimmäksi näistä nousivat taajamakuvan ja katutilojen kehittäminen, liikenneverkon jäsennöinti, kevyen liikenteen olojen ja yleisen liikenneturvallisuuden parantaminen, keskustan vetovoiman lisääminen sekä liikenteen ympäristöhaittojen minimointi.

Yleisiä suuntaviivoja esitetyissä vaihtoehtoissa ovat keskustan painopisteen siirto lähemmäs hallintokeskusta sekä keskustan ohittavan liikenteen ohjaaminen nykyistä enemmän Oulangantielle. Läpiajoliikennettä asuntoalueilla rajoitetaan. Keskustan luonnonläheisyyttä korostetaan parantamalla rantojen virkistyskäyttömahdollisuuksia. Nilojoen suistosta, urheilupuistosta ja Kuusamojärven rannasta muokataan yhtenäinen rantapuisto, johon tukeutuen luodaan yhtenäinen ulkoilureitistö.

Katualueet rakennetaan keskusta-alueilla kevyen liikenteen ehdoilla. Tiet suunnitellaan niin, että ajonopeudet luonnostaan jäävät tasolle 30-40 km/h. Yksi keino tähän on viherrakentaminen, joka samalla lisää viihtyisyyttä. Erityistä huomiota kiinnitetään olemassaolevan kasvillisuuden säilymiseen.

Uusi tori rakennetaan Kitkantien ja Vientien risteykseen. Torilla voidaan järjestää suurehkojakin yleisötilaisuuksia. Ennen kaikkea uusi tori kuitenkin siirtää keskustan painopistettä hallintokeskuksen suuntaan, jolloin keskustasta muodostuu kokonaisuutena yhtenäisempi.

Rakentaminen keskustassa tulee mittakaavaltaan sopeuttaa vanhaan. Sopiva kerrosluku on kolme. Urheilukentän alueen uudelleenkäyttö on myös mahdollista. Jos urheilukenttä siirrettäisiin, olisi luonteva paikka uudelle kentälle jää- ja uimahallin ympäristö, jonne näin muodostuisi monipuolinen urheilupuisto. Nykyinen kenttä soveltuisi joko asuntorakentamiseen tai julkisten rakennusten sijaintipaikaksi.

Lisätietoja:

| | |
|-----------------------|--|
| Kuusamon kunta: | Kaavoitusjohtaja Kimmo Mustonen (989-850 2455) Tekninen johtaja Teuvo Kynsijärvi (989-850 2401) |
| Oulun tiepiiri: | Insinööri Pentti Lauronen (981-310 9260) |
| Suunnittelukolmio Oy: | Projektipäällikkö Reijo Helaakoski (981-376 415, 90-701 7041) |

Kuusamon kunta
Oulun tiepiiri
Suunnittelukolmio Oy

LEHDISTÖTIEDOTE 7.9.1992

Mielipidekyselyt keskustan kehittämisestä paljastivat:

Kuusamolaisista puolet muuttaisi Kitkantien kävelykaduksi

Liikkeenharjoittajat epäilevällä kannalla

Kuusamolaisten keskuudessa tehty kyselytutkimus on selvittänyt mielipiteitä siitä, minkä vaihtoehdon mukaan keskustan liikennettä ja ympäristöä tulisi suunnitella. Selvää linjaa ei syntynyt, sillä mielipiteet erosivat keskeisimmässä kysymyksessä, kävelykadussa. Suunnitelman yleislinjoista sen sijaan oltiin yhtä mieltä.

Puolet (45) kyselykaavakkeen täyttäneistä kuusamolaisista kannatti Kitkantien muuttamista kävelykaduksi Vienantien ja Ouluntien välillä. Kitkantien liikenne siirtyisi yksisuuntaiselle katukehälle Vienantie-Kaiterantie-Ouluntie-Vanttajantie. Kävelykadun kannattajista valtaosa (27) olisi valmis sallimaan autoliikenteen talvisaikaan.

Puolet (47) vastanneista tyytyisi nykytilanteeseen tai Kitkantien liikenteen rauhoittamiseen istutus- ja ajoratajärjestelyin. Tähän ryhmään sisältyivät kaikki kyselyyn vastanneet liikkeenharjoittajat, jotka pelkäävät keskustan halvaantuvan.

Selvä enemmistö asettui kuitenkin puoltamaan suunnitelmissa esitettyjä tavoit-

teita ajonopeuksien alentamiseksi tasolle 30-40 km/h ja liikenteen järjestelemiseksi kevyen liikenteen ehdoilla. Kitkantien ja Vientien risteykseen suunniteltua tori-
aluetta enemmistö piti hyvänä. Liikkeenharjoittajat olivat kuitenkin tässä vastahan-
kaan; heidän mielestään keskustan painopistettä ei tulisi torijärjestelyillä siirtää.

Suunnitelmissa uudisrakennuksille esitetty kolmen kerroksen korkeus sai noin
kahden kolmasosan kannatuksen. Lähes yksimielisiä oltiin suunnittelun alkuvai-
heessa haastattelututkimusten perusteella kiteytetyistä tavoitteista: taajamakuvan
ja katutilojen kehittämisestä viihtyisämmiksi, liikenneverkon jäsennöinnistä, kevyen
liikenteen olojen ja liikenneturvallisuuden parantamisesta, keskustan vetovoiman
lisäämisestä ja ympäristöhaittojen minimoinnista.

Mielipidekysely tehtiin 17.6 pidetyn yleisen tiedotustilaisuuden jälkeen. Suunni-
telmat olivat esillä Kuusamon kunnanvirastossa, jossa myös haastattelukaavakkei-
ta oli saatavilla. Kyselyyn vastasi 84 kuusamolaista, joista 8 liikkeenharjoittajia.

Kyselyt ovat osa Kuusamon keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleis-
suunnitelmaa. Kuluva vuoden loppuun mennessä laadittava suunnitelma on poh-
jana keskustan yksityiskohtaisille liikennesuunitelmille sekä keskustan kaavoitus-
työlle.

Suunnittelutyötä jatketaan saadun palautteen perusteella. Koska selvää tukea mil-
lekään vaihtoehdolle ei haastatteluissa selvinnyt, tarkennetaan luonnoksia ja teh-
dään vertailu. Vaihtoehdot esitellään lautakunnille ja kunnanhallitukselle, jotka
päättävät, mikä linja valitaan jatkotyön pohjaksi. Seuraavassa vaiheessa laaditaan
ratkaisuehdotus, jonka 1:1000 mittakaavainen havainnepiirros esitellään kuntalai-
sille.

lisätietoja:

| | |
|----------------------|--|
| Kuusamon kunta | kaavoitusjohtaja Kimmo Mustonen (989-850 2455) tekninen johtaja Teuvo Kynsijärvi (989-850 2401) |
| Oulun tiepiiri | insinööri Pentti Lauronen (981-310 9260) |
| Suunnittelukolmio Oy | projektipäällikkö Reijo Helaakoski (981-376 415, 90-7017041) |

Kuusamon kunta
Oulun tiepiiri
Suunnittelukolmio Oy

LEHDISTÖTIEDOTE 12.11.1992

Kuusamon keskustan uusi ilme yleisön nähtäväksi !

Kuusamon keskustan liikenne- ja ympäristösuunnitelman laadinnassa ollaan pääsemässä sanoista tekoihin, kun haastatteluin ja kyselyin selvitettyt tavoitteet on puettu yksityiskohtaisen suunnitelman muotoon.

Suunnitelmat ovat yleisön nähtävänä kahden viikon ajan (16.-27.11) Kuusamon kunnanvirastossa sekä postissa. Keskustan asukkaat saavat lisäksi näinä päivinä koteihinsa tietopaketin, joka käsittää suunnitelmakartan pienennöksen sekä mielipidekyselyn. Asukkaat voivat tutustua suunnitelmiin joko kotonaan tai näyttelyssä. Kyselykaavakkeet on pyydetty palauttamaan näyttelypaikoille. Asukkailla on myös mahdollisuus esittää mielipiteensä puhelimitse kunnanvirastolle, jossa Kimmo Mustonen, Teuvo Kynsijärvi, Juhani Määttä ja Kari Pinola ottavat vastaan puhelimitse mielipiteitä suunnittelusta.

Tiistaina 17.11 suunnittelijat ovat kunnanvirastolla esittelemässä suunnitelmia sekä vastaamassa kysymyksiin. Kutsumme tiedotusvälineiden edustajia paikalle kello 11.00 tutustumaan suunnitelmiin sekä kuulostelemaan kuntalaisten mielipiteitä. Suunnitelmia ovat esittelemässä projektipäällikkö Reijo Helaakoski sekä arkkitehti Juha Romppanen Suunnittelukolmio Oy:stä.

SUUNNITELMAN SISÄLTÖ LYHYESTI

Ei kävelykatua mutta lisää vihreyttä ja liikenneturvallisuutta. Rannat kuntalaisten käyttöön. Viime vaiheessa suurta huomiota on herättänyt keskustelu kävelykadusta. Sitä ei suunnitelmaan sisälly, sen sijaan hankalaksi koettua jalankulku- ja polkupyöräliikennettä Kitkantiellä on pienemmillä järjestelyillä helpotettu. Samalla katu ympäristöä on viherretty ja parannettu kävelijöiden ja pyöräilijöiden liikkumismahdollisuuksia ja turvallisuutta: molemmat tavoitteita, jotka selvästi nousivat esiin kuntalaisten keskuudessa toteutetuissa kyselyissä. Kitkantien lisäksi muutoksia on suunniteltu myös muualle keskusta-alueen katuverkkoon.

Kitkantien ajoittaista ruuhkautumista vähentävät osaltaan liittymäjärjestelyt Ouluntiellä sekä Kitkantien pohjoispäässä. Järjestelyjen tarkoitus ei ole siirtää asiointiliikennettä ja liikekeskustaa toisaalle. Kun keskustan ohittavalle liikenteelle on tarjolla luonteva väylä, sujuu myös keskustan autoliikenne jouhevammin.

Rantojen merkitys nousi kyselyssä selkeästi esiin. Suunnitelmassa onkin kiinnitetty erityistä huomiota siihen, että kuntalaisilla olisi entistä paremmat mahdollisuudet nauttia järvenrantojen luonnonkauneudesta. Ranta-alueille on suunniteltu kevyen liikenteen reitistö, joka palvelee myös liikenneturvallisuutta. Esimerkiksi koulumatkat on mahdollista tehdä autoilta suojatussa ympäristössä. Reitistö kytkeytyy entisten ja uusien tieyhteyksien kautta osaksi keskustan liikenneverkkoa.

Kuluvan vuoden loppuun mennessä viimeisteltävä suunnitelma on pohjana keskustan yksityiskohtaisille liikennesuunnitelmille sekä keskustan kaavoitustyölle. Suunnitelman lopullinen muoto hiotaan edelleen yhteistyössä kuntalaisten kanssa.

lisätietoja:

| | | | |
|----------------------|-------------------|------------------|----------------|
| Kuusamon kunta | kaavoitusjohtaja | Kimmo Mustonen | (989-850 2455) |
| | tekninenjohtaja | Teuvo Kynsijärvi | (989-850 2401) |
| Oulun tiepiiri | insinööri | Pentti Lauronen | (981-310 9260) |
| Suunnittelukolmio Oy | projektipäällikkö | Reijo Helaakoski | (981-376 415) |
| | | | (90-701 7041) |



Kuusamon kunta
Keskushallinto

7.10.1993

KIRKONKYLÄN ASUKKAILLE

Viite:

Asia: liikenne-ja ympäristösuunnitelma

Kunnanvaltuusto on 6.9.1993 hyväksynyt "Keskustan liikennejärjestelyjen ja ympäristön yleissuunnitelman". Päättökseen valtuusto liitti seuraavansisältöisen jatkosuunnittelua ohjaavan ja velvoittavan pöytäkirjan:

"Hyväksyessään suunnitelman ohjeellisesti toteutettavaksi kunnanvaltuusto korostaa taajaman ympäristön ja viheralueiden tärkeyttä viihtyisyyden luojana ja edellyttää, että

- Ouluntieltä liittymä Kesoilin asemalle säilyy nykyisellään
- Kitkantiellä ja Ouluntieltä vinot paikoituspaikat säilytetään riittävien paikoituspaikkojen turvaamiseksi
- yksityiskohtaisten suunnitelmien laatimisessa kuullaan kunnanvaltuustoa mm. talousarvion käsittelyn yhteydessä."

Suunnittelussa on pyritty kuulemaan kuntalaisia, alueen asukkaita, koululaisia, liikkeenharjoittajia ym. ryhmiä mahdollisimman paljon ja huomioimaan esitetyt mielipiteet. Lopullinen suunnitelma on kuitenkin kompromissi eri tahoilta tulleista näkemyksistä.

Oheessa toimitetaan Kirkonkylän keskustan ja sen lähistön asukkaille suunnitelmasta tehty julkaisu, jossa on selostettu tehtyjä tutkimuksia, selvityksiä, perusteluja jne. Tämän vaiheen jälkeen käynnistyy rakennuskaavan muuttaminen, jossa yhteydessä tullaan alueen maanomistajia, kuntalaisia ja muita asianosaisia kuulemaan erikseen.

Suunnitelman sisällöstä ja asukkaiden osallistumismahdollisuuksista on tekeillä erillinen tutkimus, johon on mahdollisuus osallistua Koillis-Telmon kautta joko omalla tietokoneella tai mm. kirjastossa ja kunnantoimiston asiakaspalvelutiloissa olevilla yleisöpöytäteillä. Tutkimuksen tekijä, Sari Kujala, suorittaa myös puhelinhaastatteluja. Kantaa voi ottaa myös kunnanviraston asiakaspalvelutiloista saatavalla lomakkeella.

KUUSAMON KUNTA

Kaavoitusinsinööri

Kimmo Mustonen

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 61/1993 Ylistaron keskustateiden suunnittelu asukkaiden näkökulmasta.
TIEL 3200186
- 62/1993 Teknologian siirto; Yhteystiedot lähialueyhteistyössä. TIEL 3200187
- 63/1993 Nastallisten ja nastattomien talvirenkaiden pitotutkimus. TIEL 3200188
- 64/1993 Pellon kuivatus tien kohdalla. TIEL 3200189
- 65/1993 Tiesuolan pohjavesivaikutukset - kulkeutumismekanismien moni-ilmiö-mallinnus. TIEL 3200190
- 66/1993 Kokemuksia Japanin nastattomasta talviliikenteestä. TIEL 3200191
- 67/1993 Liikenneturvallisuus ja suolan käytön vähentäminen; Väliraportti väestön asenteista Kuopion läänin kokeiluun talvikaudella 1992-1993. TIEL 3200192
- 68/1993 Kuitukankaat tienrakennuksessa; Uudistetun VTT-GEO luokituksen mukaiset laatuvaatimukset. TIEL 3200193
- 69/1993 HLFM-maankäyttömalli, esiselvitys. TIEL 3200194
- 70/1993 Kalsiumkloridin käyttö tierakenteessa; Kirjallisuusselvitys ja laboratoriokokeet. TIEL 3200195
- 71/1993 Nonwoven Geotextiles in Road Constructions. TIEL 3200193E
- 72/1993 Yleisten teiden tilaselvitys; Meluntorjunta tiepiireissä. TIEL 3200196
- 73/1993 Valaistus taajamissa; Kuuden kohteen inventointi ja analysointi johtopäätöksineen. TIEL 3200197
- 74/1993 Dynaaminen rasitusindeksi (DRI). TIEL 3200198
- 75/1993 Pientieverkon kunnossapidon kehittäminen. TIEL 3200199
- 76/1993 Rakennettujen ja perusparannettujen teiden tasaisuus. TIEL 3200200
- 77/1993 Moreenin jalostaminen. TIEL 3200201
- 78/1993 Etelä-Suomen emulsiokoeet 1993. TIEL 3200202
- 79/1993 Emulsiopäälystykokeilut 1992-1993. TIEL 3200203
- 80/1993 Kelin vaikutus ajokäyttäytymiseen ja liikennevirran ominaisuuksiin. TIEL 3200204
- 81/1993 Vt 12 Veittostensuon syvästabilointi; tutkimusraportti. TIEL 3200205
- 82/1993 Emulsiopäälysteiden suunnittelu ja rakentaminen. TIEL 3200206
- 83/1993 Tutkimus pölyntorjunnasta murskaamoilla. TIEL 3200207
- 84/1993 Kuusamon keskustan liikennejärjestelut ja ympäristö; Yleissuunnittelu asukkaiden näkökulmasta. TIEL 3200208
- 85/1993 Kuusamon keskustan liikennejärjestelyt ja ympäristö; Yliessuunnittelun osallistumismenettely. TIEL 3200209